دور الصحافة في التوثيق لنشأة الخط الحديدي الحجازي (١٣١٨- ١٣٢٦ / هـ ١٩٠٠- ١٩٠٨م) صحيفة البشير البيروتية مصدراً...

هند غسان أبو الشعر*

ملخص

بمرور المئوية الأولى لافتتاح خط سكة حديد الحجاز، أو ما عرف باسم (السكة الحميدية الحجازية) فإن على الباحثين إعادة دراسة هذا المشروع، دراسة شمولية منصفة؛ إذ اتسمت المرحلة التي تم فيها تنفيذ إنشاء الخط، بالصراعات الفكرية والقومية والسياسية، وربما انعكس بعضها على تناول المشروع، سواء في الصحافة أو الدراسة ما بين سنتي ١٩٠٠م-١٩١٠م، ولوعينا بهذا الجانب، اخترنا أن نراجع الصحافة المعاصرة لإنشاء الخط، لتوثيق تنفيذه، ودراسة الاتجاهات التي صاحبت المشروع، في محاولة لإعادة تقييمه. ومع معرفتنا بوجود دراسات كثيرة سابقة، فإنها لم تستوف كل المصادر الصحفية، ولم توثق ليوميات الخط التي تحمل دلالات كبيرة على كل صعيد، ونحن نرى أن تقديم دراسة توثيقية لمراحل الإنشاء بكل جزئياتها، ضرورية لوضع التفاصيل المغيبة بين أيدي الدارسين، وتحليلها من جديد. تعتمد هذه الدراسة على مجموعة كبيرة من الصحف والمجلات المحفوظة في أرشيف مكتبة الجامعة الأردنية، سواء أكانت ورقية أم محفوظة على أفلام (المايكروفيلم)، التي تعود إلى سنوات الإنشاء (١٩٠٠م -١٩١٠م)، واجتهدنا في تتبع مصادر معلومات هذه الصحف، على أمل تقديم دراسة توثيقية وتحليلية في آن؛ لأن المعطيات الجديدة تغير بالتأكيد من الصورة التقليدية التي قدمتها الدراسات، وقد اعتمدنا لهذه الدراسة (صحيفة البشير) نموذجاً؛ نظراً لحجم الدراسة المحددة لنا.

الكلمات الدالة: الصحافة، التوثيق، الخط الحديدي الحجازي.

مدخل:

للخط الحديدي الحجازي نصيب وافر من اهتمام الباحثين، نظراً للقيمة المعنوية والاقتصادية والإدارية والعسكرية التي حققتها الدولة بإنشائه، بوصل بلاد الشام بالحجاز، ومع أن ما قدم من دراسات مقبول ومنهجي، فإننا لاحظنا وجود مادة دقيقة ووفيرة ومباشرة في الصحافة المعاصرة لإنشاء الخط (١٣١٨-١٣٢٦ هـ/ ١٩٠٠-١٩٠٨م) لم تلتفت إليها غالبية الدراسات، وهو كما نراه إغفالاً لقيمة هذا المصدر الثمين، فاخترنا أن نتناول هذا المصدر بالتتبع والدراسة، ومبررنا في إعادة فتح ملف هذا الخط الآن، مرور قرن واف على إنشائه، فقد تم الاحتفاء بوصول القطار الأول من دمشق إلى المدينة المنورة في ١٢ شعبان ١٣٢٦هـ/٨ أيلول ١٩٠٨م[1]، ويبدو أن

أستاذ مشارك، قسم التاريخ، جامعة آل البيت. تاريخ استلام البحث ٢٠٠٩/٤/١٤م، وتاريخ قبوله للنشر ٢٠٠٩/٨/٦م.

١. جريدة المؤيد، عدد٥٣٩٥، مصر، السبت ١٦شعبان ١٣٢٦هـ/١٢ سبتمبر/١٩٠٨م، مقالة صاحب الجريدة علي

الصحافة أولت مشروع الخط الحديدي الحجازي اهتماماً استثنائياً، و نقلت الأوامر الرسمية، وخطوات الإنشاء و تكاليفه والمشاركين فيه بإسهاب، واعتمدت الأخبار الرسمية والمحلية والعالمية، وهي مبررات قوية تجعلنا نركن إلى اختيارها مصدراً لهذه الدراسة؛ نظراً لدقة المعلومة وتعدد مصادرها، ومعاصرتها المباشرة للحدث، وتتبعها ليومياته وإيرادها للتطورات، وقد لاحظنا اختلاف نبرة الصحافة في بلاد الشام عنها في مصر أو الأستانة أو الهند أو المهجر، وهو جانب يحسن بالدارس أن يحلله، ثم إن التغيرات الكبيرة على السياسة العثمانية ما بين السلطنة ومرحلة الاتحاديين، تحتاج إلى قراءة واعية وتحليلية؛ إذ إن هذه الأمور كلها انعكست على المشروع الكبير الذي نفذه السلطان عبد الحميد الثاني (١٢٩٣-١٨٧٦/١٣٢٧-١٩٠٩م)، ونسبت إليه السكة (السكة الحميدية)، وكل هذا يعطي لاختيارنا لهذا المصدر مبررات منهجية.

التعريف بالمصدر:

الصحافة ذاكرة العصر تحفظ اليوميات والأحداث، وتسجل حركة الفكر والرؤية المحلية للعالم والآخر، وتتفاوت أهمية الصحف تبعاً لتناول الموضوع، ومع إقرارنا بأهمية الصحافة مصدراً للخبر، فإننا نتفهم دلالات وكيفية تناولها للأخبار، والتوجهات التي تحكم الصحف ومصادر معلوماتها، لذا فإننا لا نشك في أهمية هذا المصدر، وندعو إلى العودة إليه بمنهجية منضبطة في الدراسات التاريخية، بالالتفات إلى المعايير السابقة التي نراها تؤدي دوراً كبيراً في استقاء مصادر الخبر وطريقة عرضه، ومن هنا، فان استنادنا إلى الصحافة في دراسة نشأة وبناء الخط الحديدي الحجازي مأمون؛ لأننا نتناول الخبر من أكثر من مصدر، بالعودة إلى مصدر الخبر في الصحيفة، فضلاً عن أن غالبية الأخبار تعتمد على الإحصاء والدقة في إيراد المعلومة.

يتوافر لمكتبة الجامعة الأردنية أرشيف صحفي متميز[2]، وهو مصدرنا الغني لهذه الدراسة، وقد عرفت الدولة العثمانية ظهور أول صحيفة بالفرنسية بعنوان (بريد إزمير) سنة ١٨٢٥م، وأول صحيفة بالعربية أصدرها رزق ا حسون بالأستانة، بعنوان (مرآة الأحوال) سنة١٨٥٤م[3]، وصدر بعد مرآة الأحوال في الأستانة ثماني صحف بالعربية ما بين سنوات ١٨٥٥-١٨٨٨م، وخمس مجلات مابين سنوات ١٨٨٢-١٨٩٠م [4] أما في الولايات العربية فصدر في بيروت عشرون صحيفة بالعربية ما بين سنوات ١٨٥٨م و١٨٩١م[5] وست عشرة مجلة مابين سنوات ١٨٥١و١٨٨٨م[6]، وصدر في دمشق صحيفتان إحداهما رسمية (سورية الشام سنة ١٨٦٥م)

يوسف، الذي شارك في احتفال المدينة المنورة بافتتاح الخط.

٢. راجع أرشيف قاعة الدوريات المجلدة في الجامعة الأردنية.

٣. فيليب دي طرازي، تاريخ الصحافة العربية (ج١-ج٤) المطبعة الأدبية، بيروت ١٩١٣م-١٩١٤م، انظر:مجلد ثاني، ج١.ص٣٢، وسيشار إليهـا لاحقا: دي طرازي، تاريخ الصحافة ..

٤. المصدر نفسه، ص ٣١١.

٥. ن.م. ص٣١٢ - ص٣١٣.

٦. دي طرازي، تاريخ الصحافة ، ص٣١٣.

ومجلة واحدة سنة ١٨٨٦م[7] وصدر في مدينة حلب ثلاث صحف ما بين سنوات ١٨٦٧و١٨٧٩م[8]، وفي جبل لبنان ثلاث صحف مابين سنوات ١٨٦٧و١٨٩١م[9]، فضلاً عن الصحف الرسمية الصادرة في سائر أنحاء السلطنة العثمانية[10].. إن الصحافة التي تغطي فترة دراستنا (١٩٠٠-١٩٠٨م) كثيرة جداً عدداً، ومتنوعة مكاناً، وتمثل اتجاهات كثيرة، وهذا دافعنا الأقوى لاعتماد الصحافة مصدراً؛ إذ إننا عدنا إلى أكثر من اثنتين وستين صحيفة ومجلة مصورة على المايكروفيلم، وخمس وأربعين صحيفة ومجلة ورقية[11]، تعود إلى سنوات ١٨٧٠م وما بعدها مثل البشير البيروتية، والجنان، في إشارة لافتة إلى ثراء هذا الأرشيف وتنوعه، وبعد تفحصنا لمصادر البشير البيروتية المتنوعة، وتسلسل أعدادها واكتمالها، اعتمدناها مصدراً لهذه الدراسة، على أمل توسيعها لاحقاً في كتاب يتناول كل المصادر الصحفية التي عدنا إليها؛ نظراً لطبيعة المساحة المتاحة وضيقها.

صحيفة البشير مصدراً(١٨٧٠-١٩٤٧م):

صحيفة كاثوليكية صدرت في بيروت سنة١٨٧٠م، أنشأها الأب أمبروسيوس رئيس الآباء اليسوعيين في سوريا، خدمة للطوائف المسيحية الكاثوليكية الشرقية، وفي كانون الثاني سنة١٩١١م صدرت بمعدل مرتين أسبوعياً، ثم تحولت إلى صحيفة تصدر ثلاث مرات في الأسبوع[12]، واهتمت بخدمة القراء من أبناء العربية، وكانت تتابع الأخبار وتصحح المعلومات وتنسبها إلى مصادرها، واشتهرت بمصداقيتها[13] ويستوقفنا في أعداد البشير، إصدارها (تقويم البشير) بالتاريخين الميلادي والهجري، وقوائم بأسماء الرؤساء الروحانيين الكاثوليك، وجداول للنقود العثمانية وما يقابلها من النقود الأوروبية وأسعارها، وجدول للمساحات والمعدودات والمكاييل والتقسيمات الإدارية وأسماء القناصل الأجانب، وأسماء الموظفين والمدراء في الدولة، وأسماء الشركات والصحف والمجلات، وهذا التوجه يعطينا تصوراً لمنهج الجريدة وخطتها في التعامل مع قرائها.

---

٧. المصدر نفسه، ص٣١٣.

٨. المصدر نفسه، ص٣١٣.

٩. المصدر نفسه، ص٣١٣.

١٠. وهي الزوراء ببغداد حزيران سنة ١٨٦٩م وطرابلس الغرب سنة١٨٧١م، وصنعاء باليمن ١٨٧٧م والموصل بالعراق سنة١٨٨٥م وجريدة البصرة، شباط، ١٨٩٠م.
ن.م. ص٣١٣- ص٣١٤

١١. كلها محفوظة في شعبة الدوريات بمكتبة الجامعة الأردنية، عمان، ويعود هذا الأرشيف إلى صحف صدرت في القاهرة، بيروت، زحلة، حماة، دمشق، باريس، طرابلس، نيويورك، إسطنبول، جونية، القدس، حلب، الإسكندرية.

١٢. شعارها كلمات السيد المسيح: (تعرفون الحق والحق يحرركم) دى طرازي، تاريخ الصحافة، م١، ص١١.

١٣. انظر رأي جريدة سوريه الشام: وهي الجريدة الرسمية لولاية سوريا، الصادرة في شهر كانون الثاني سنة ١٨٨٧م، (النسخة محفوظة في مركز الوثائق والمخطوطات بالجامعة الأردنية).

عند عودتنا إلى أعداد البشير، استخدمنا (١٥٤) عدداً ما بين سنوات ١٩٠٠و١٩١١م مصدراً لمعلوماتنا، وهي الأعداد التي عثرنا فيها على مادة متسلسلة للخط الحديدي الحجازي، منذ صدور الإرادة السنية بإنشائه، وتوزعت الأعداد على السنوات التالية:

تسلسل	السنة	الأعداد	تسلسل	السنة	الأعداد	تسلسل	السنة	الأعداد	تسلسل	السنة	الأعداد
١	١٩٠٠م	٢١	٤	١٩٠٣م	١٣	٧	١٩٠٦م	١٦	١٠	١٩٠٩م	٦
٢	١٩٠١م	٢٢	٥	١٩٠٤م	١٣	٨	١٩٠٧م	١٢	١١	١٩١٠م	٢
٣	١٩٠٢م	٢٢	٦	١٩٠٥م	١٢	٩	١٩٠٨م	١٣	١٢	١٩١١م	٣

حفلت سنوات الإنشاء المبكرة للخط (١٩٠٠-١٩٠٢م) بأخبار كثيرة في صحيفة البشير، في حين بدأت الأخبار بالتناقص في الأعداد اللاحقة، ويلفت انتباهنا أن البشير اعتادت إيراد مصدر معلوماتها بدقة، ولتحديد منهجنا في اختيار هذه الصحيفة، وفي تعاملنا معها، سنورد دراسة لمصادر البشير في أخبارها للخط الحديدي الحجازي، حسبما وجدناه في أعدادها حسب الجدول التالي :

التسلسل	**مصدر البشير**	**العدد**	**التاريخ**
١	جريدة إستانبول أو :قالت إستانبول نقلا عن الجرائد التركية	١٤٣٨	٢٨أيار١٩٠٠م
		١٤٣٩	٢حزيرن١٩٠٠م
		١٤٤٢	١٥حزيرن١٩٠٠م
		١٤٤٣	٢تموز١٩٠٠م
		١٤٤٧	٣٠تموز١٩٠٠م
		١٤٧١	١٤كانون ثاني١٩٠٠م
		١٤٩٦	٨تموز١٩٠١م
		١٥١٠	٤تشرين أول١٩٠١م
		١٥٢٢	٤تشرين ثاني١٩٠٢م
		١٧٣٨	٢٩كانون ثاني١٩٠٦م
٢	المونيتور أورينتال	١٤٤١	١٨حزيرن١٩٠٠م
		١٤٦٤	٢٦تشرين ثاني١٩٠٠م

التسلسل	مصدر البشير	العدد	التاريخ
٣	سورية الشام (الرسمية) أو: (قرأنا في جريدة الشام) أو أخبار جريدة الولاية: أو جريدة الولاية أو روت الشام (سورية الشام)	١٤٤١	١٨حزيران١٩٠٠م
		١٤٥٠	١٨اب١٩٠٠م
		١٤٥١	٢٧اب١٩٠٠م
		١٤٦٥	٣كانون أول١٩٠٠م
		١٤٧٧	٢٥شباط١٩٠١م
		١٤٩٣	١٧حزيران١٩٠١م
		١٤٩٦	٨تموز١٩٠١م
		١٤٩٨	٢٢تموز١٩٠١م
		١٥٠٤	٢أيلول١٩٠١م
		١٥٠٩	٧تشرين أول١٩٠١م
		١٥١٠	١٤تشرين أول١٩٠١م
		١٥١٧	٢كانون أول ١٩٠١م
		١٥٣٥	٧نيسان١٩٠٢م
		١٦٥٤	٢٠حزيران١٩٠٤م
		١٦٨٨	١٣ شباط ١٩٠٥م
		١٧٤٧	٢نيسان١٩٠٦م
		١٧٦٢	١٦تموز١٩٠٦م
٤	الثمرات (أو الثمرات من مراسلها في حيفا) أو من الثمرات عن جرائد الهند، أو نلخص من الثمرات أو الثمرات (مصدر من بيسان) أو ثمرات الفنون.	١٤٦٢	١٢تشرين ثاني١٩٠٠م
		١٤٦٩	٣١كانون أول ١٩٠٠م
		١٤٧١	١٤كانون ثاني١٩٠١م
		١٤٨٣	١نيسان١٩٠١م
		١٤٩٥	١تموز١٩٠١م

التسلسل	مصدر البشير	العدد	التاريخ
		١٥٠٩	٧تشرين أول١٩٠١م
		١٥٢٠	٢٣كانون أول ١٩٠١م
		١٥٣٦	١٤نيسان١٩٠٢م
		١٤٦٩	١٦أيار١٩٠٤م
		١٦٥٦	٤تموز١٩٠٤م
		١٥٨٩	١١نيسان١٩٠٣م
٥	جريدة ثروت في طبعتها آلافرنسية	١٤٥٥	٢٤أيلول١٩٠٠م
٦	الأحوال عن الجريدة المالية آلافرنسية	١٤٧٧	٢٥شباط١٩٠١م
		١٧٤٤	١٢آذار١٩٠٦م
		١٧٧٢	٢٤أيلول١٩٠٨م
٧	طرابلس	١٥٦٠	٢٤كانون أول١٩٠٤م
٨	الليفتنانت	١٦٨١	٢٤كانون أول١٩٠٤م
٩	الإقبال (اسطنبول)	١٧٢٥	٣٠تشرين أول١٩٠٥م
١٠	ترجمان حقيقت (اسطنبول)	١٧٤٩	١٤نيسان١٩٠٦م
		١٨٠٢	٢٢نيسان١٩٠٧م
١١	صباح (من مكاتبها في جنين)	١٨٣٦	١٦ كانون أول١٩٠٧م
١٢	جريدة(الديبا)آلافرنسية: ما تعريبه	١٨٠٣	٢٩نيسان١٩٠٧م
١٣	جرائد الأستانة أو صحف الأستانة أو نقلت جريدة الأستانة عن جريدة(التيمس)	١٤٤٥	١٦تموز١٩٠٠م
		١٤٤٧	٣٠تموز١٩٠٠م
		١٤٤٩	١٣آب١٩٠٠م
		١٤٥٠	١٨آب١٩٠٠م
		١٤٨٣	١نيسان١٩٠١م

التسلسل	مصدر البشير	العدد	التاريخ
		١٥٠٤	١١تشرين ثاني١٩٠١م
		١٥٤١	١٧أيار١٩٠١م
		١٥٥٨	٦أيلول١٩٠٢م
		١٧٧٤	٢نيسان١٩٠٦م
١٤	عن إحدى الجرائد الألمانية	١٨٦٩	٣آب١٩٠٨م
١٥	إقدام (اسطنبول)	١٤٤١	١٨حزيرن١٩٠٠م
١٦	المقتبس (دمشق)	١٩٠٢	١٥آذار١٩٠٩م
١٧	مصادر عامة: من أخبار الأستانة من أخبار دمشق أو كتب من بومباي أو جاء في المعلومات أو من مرويات الشام أو قالت المعلومات أو علمنا أو جاء في المعلومات.	١٤٤٠	١١حزيرن١٩٠٠م
		١٤٤٥	١٦تموز١٩٠٠م
		١٤٤٩	١٣اب١٩٠٠م
		١٤٥١	٢٧اب١٩٠٠م
		١٤٨٣	١نيسان١٩٠١م
		١٤٩٧	١٥تموز١٩٠١م
		١٤٩٨	٢٢تموز١٩٠١م
		١٦٠٢	١٣تموز١٩٠٣م
١٨	مراسل البشير بالشام	١٨٢٠	٢٦اب١٩٠٧م
١٩	مصادر رسمية: جاء في الأخبار الرسمية أو جاء في التبليغات الرسمية أو أوامر الأستانة أو بموجب أوامر الأستانة أو نظارة المالية.	١٤٤٥	١٦تموز١٩٠٠م
		١٤٥٥	٢٤أيلول١٩٠٠م
		١٤٨٧	٦أيار١٩٠١م
		١٦٨٦	٣٠كانون ثاني١٩٠٥م
		١٧٠٧	٢٦حزيران١٩٠٥م

التسلسل	مصدر البشير	العدد	التاريخ
٢٠	تلغرافات وبلاغات خاصة بالإدارة أو معاملات السكة الحميدية الحجازية أو عرائض رسمية إعلانات الشركة مباشرة أو ميزانية اللجنة العليا للخط أو بلاغات الملتزمين.	١٥٣٣	٢٣آذار١٩٠٢م
		١٦٤٣	٢نيسان١٩٠٤م
		١٦٤٦	٢٥نيسان١٩٠٤م
		١٦٥٦	٤تموز١٩٠٤م
		١٦٦٣	٢٢اب١٩٠٤م
		١٦٠٧	١٠تشرين أول١٩٠٤م
		١٥٧٩	٣شباط١٩٠١م
		١٦٩٦	١٠نيسان١٩٠٥م
		١٧١١	٢٤تموز١٩٠٥م
		١٧٣٥	٨كانون ثاني١٩٠٦م
		١٧٧٣	١تشرين أول ١٩٠٦م
		١٧٧٩	١٢تشرين ثاني١٩٠٦م
		١٧٨٩	٢١كانون ثاني١٩٠٧م
		١٨٠٦	١٨أيار١٩٠٧م
		١٨٠٩	١٠حزيران١٩٠٧م
		١٨١٣	٨تموز١٩٠٧م
		١٨٣٩	٤كانون ثاني١٩٠٨م
		١٨٤٠	١٣كانون ثاني١٩٠٨م
		١٨٥٩	٢٥أيار١٩٠٨م
		١٨٧٦	٢٠تموز١٩٠٨م

تتيح هذه الدراسة الاستقصائية لمصادر البشير في أخبارها لنشوء خط سكة الحديد الحميدية الحجازية، ملاحظة مصداقية الصحيفة في إيراد مصادرها، ويبدو أنها مصادر متنوعة (محلية،رسمية، تلغرافات، صحف رسمية، وترجمات عن الصحف التركية، والفرنسية والألمانية والهندية) ويبدو أن للبشير مندوباً في دمشق وآخر في بيسان وحيفا، وان المصادر الرسمية متاحة على نحوٍ كبير، سواء عن طريق البلاغات أو الأوامر أو التلغرافات، ويفهم من البشير أنها كانت تحصل على المعلومات الرسمية على نحوٍ مباشر وعاجل سواء من قبل ناظر إنشاءات السكك[14]، بصورة برقيات[15]عاجلة للبشير، في إشارة إلى أن المصادر الرسمية متاحة للصحيفة، فضلاً عن المصادر المحلية أو الصحافة الرسمية في الأستانة ودمشق أو الصحافة الأجنبية أو المحلية، وكل هذه الأمور أعطتنا المبررات المنهجية لاعتمادها مصدراً مع مقارنة مباشرة لمعلوماتها مع الصحف الأخرى التي عدنا إليها سواء أكانت صحفاً تصدر في القاهرة أم الإسكندرية أم دمشق أو حلب أم بيروت أم القدس أم الصحف الصادرة في المركز(الأستانة/إسطنبول) وحتى في المهجر في نيويورك (الهدى، البيان).

فكرة المشروع والبدايات:

لا شك في أن مبررات المشروع كانت قائمة في المنطلقات الأساسية لسياسة الدولة العثمانية، بحماية طريق الحج الشامي وحراسته وتطويره، وقد شهد العالم ثورة كبيرة في مجال السكك الحديدية، وكانت طموحات الدول الأجنبية كبيرة لتحقيق مثل هذا المشروع الضخم، فإننا عثرنا على مبررات لفكرة وبدايات المشروع، كشف عنها صاحب جريدة (وكيل أمرتسار) الهندية، عبر ثلاث مقالات نشرها في صحيفة المؤيد المصرية[16]، عن بدايات طرح مشروع سكة الحديد الحجازية، ويؤكد أنه كان وراء هذا الطرح عبر سلسلة من المقالات التي كتبها مابين سنتي ١٨٩٧و١٨٩٨م ويشير في العدد٥٤٠٦ إلى أنه قال في كتابه (تاريخ خاندان عثمانية) في الجزء

١٤. عدد١٦٩٦ في١٠نيسان ١٩٠٥م، عدد ١٦٦٣في ٢٢ آب ١٩٠٤م،عدد ١٧٠١ في ٢٤ تموز١٩٠٥م وعدد ١٧٣٥في ٨كانون ثاني ١٩٠٦، عدد١٧٧٩في١٢تشرين ثاني١٩٠٦م، وعدد١٧٨٩في ٢١ كانون ثاني ١٩٠٧م وعدد١٨٠٩في ١٠حزيران١٩٠٧م،وفي عدد١٨١٣في ٨تموز١٩٠٧، عدد١٨٣٩في ٤كانون ثاني١٩٠٨م وعدد١٨٦٧في٢٠تموز١٩٠٨م.

١٥. عدد١٨٣٩في ٤كانون ثاني١٩٠٨م وعدد١٩٠٢في١٥آذار١٩٠٩م .

١٦. صاحبها علي يوسف، وقد أولت موضوع السكة اهتماماً كبيراً عام١٩٠٨م فقط : راجع المويد عدد ٥٣٩٥ في ١٧محرم ١٣٢٦هـ/١٩فبراير١٩٠٨م عدد٥٤٠٦في ٣٠محرم١٣٢٦ه/٣مارس١٩٠٨م، وعدد٥٤٠٧في غرة صفر١٣٢٦ه/٤مارس١٩٠٨م، عدد٥٤١٥في ١١صفر ١٣٢٦ه/١٤ مارس١٩٠٨م وعدد٥٥٦٧في ١٤شعبان ١٣٢٦هـ/١٠سبتمبر١٩٠٨م وعدد ٥٥٦٨في ١٦شعبان١٣٢٦م/١٢سبتمبر١٩٠٨م،وعدد ٥٥٧٠في ١٨ شعبان ١٣٢٦هـ/١٤سبتمبر١٩٠٨م وعدد٥٥٧١ في ١٩شعبان١٣٢٦ه/١٥سبتمبر١٩٠٨م وأخيراًعدد٥٥٧٤ في ٢٣شعبان١٣٢٦هـ/١٩سبتمبر١٩٠٨م. اما المقالات المقصودة فهي: عدد١٦٩٦في ١٠نيسان١٩٠٥م عدد١٦٦٣في ٢٢اب١٩٠٤م عدد١٧١١في ٢٤تموز١٩٠٥م عدد١٧٣٥في كانون ثاني ١٩٠٦م عدد١٧٧٩في تشرين ثاني ١٩٠٦م عدد١٧٩٨في٢١كانون ثاني ١٩٠٧م عدد١٨٠٩في١٠حزيران ١٩٠٧عدد١٨١٣في٨تموز١٩٠٧م وعدد١٨٣٩ في ٤ كانون ثاني ١٩٠٨م وعدد ١٨٦٧في٢٠تموز١٩٠٨م.

الثاني الصادر سنة ١٨٩٧م ما نصه: (إن جلالة السلطان قد فعل كل ما فعل حسناً، ولكن العجب انه لم يلتفت إلى أمر هو في أكبر بواعث ترقية المملكة وعمرانها، أعني به إجراء الخطوط الحديدية والقنوات لتسهيل المواصلات وري الأراضي.. وإلى الآن لم يطرق الآذان اسم للسكة الحديدية الحميدية)[17] وأكد في مقالته بالمؤيد، انه هو الذي اقترح بناء خط حديدي عن طريق اكتتاب المسلمين بأموالهم، بحيث يصل الخط طريق البصرة وبغداد والموصل وحلب، ينضم أحد أطرافها بالأستانة العلية وطرفها الثاني بساحل الشام ويمتد طرفها الثالث ماراً بطريق الحرمين الشريفين إلى بلاد اليمن،.... وقدرت نفقات هذه السكة بطولها الممتد إلى ألوف من الأميال بثلاثين مليوناً من الليرت) ويشير صاحب (الوكيل أمرتسار) إلى انه أرسل نسخة من الجريدة إلى (دولتلو حسين كامي بك) قنصل الدولة العلية في ثغر كراجى (كراتشي) لإيصالها إلى (دولتنا العلية وأصحاب الشأن فيها) وسعى إلى إرسالها أيضاً إلى الصحف الإسلامية (التركية والعربية) ومنها جريدة المؤيد في مارس سنة ١٨٩٨م، فنشرت المشروع في صدر الصحيفة بعنوان (المشروع العظيم) والتمست المؤيد من جلالة السلطان توجيه النظر إلى فكرة المشروع، كما نشرت الصحيفة الانجليزية - الإسلامية في لاهور واسمها (أوبزيرفر) المقالة ورددته صحفية الأخبار باللغة الأوردية وصحيفة (حبل المتين) بالفارسية في كلكتا. وذلك في شهر يوينو١٨٩٨م ويشير وكيل امرتسار إلى أن (الجرائد الشامية والمصرية) اهتمت أيضاً بالمشروع[18] ومنها جريدة الفلاح وجريدة البصير، واعتذرت مجلة المنار عن موقفها المعارض السابق وأيدت المشروع، وانضمت صحيفة ثمرات الفنون وطرابلس الشام إلى باقي الصحف في بلاد الشام، حتى أن رئيس غرفة التجارة بطرابلس الشام السيد محمد مسعود أفندي، أيد المشروع بشدة، وذكرت المؤيد أن (جلالة السلطان أمير المؤمنين أصدر في شهر يوليو١٨٩٨م إرادته السنية بإنشاء خط تلغرافي على جانب طريق الحج القديم من دمشق الشام إلى الحرمين الشريفين[19] وفي عدد لاحق بالمؤيد ورد أن أحد التجار العرب المعروفين في حيدرأباد، واسمه بدر الدين عبد ا القور، دعا في شهر يناير أو فبراير سنة١٨٩٨م إلى انعقاد مجمع من المسلمين في مدينة حيدرأباد لتأييد الفكرة، فإنه لم ينجح عملياً في تحقيق ذلك، في حين تجرأ صاحب جريدة (الوكيل امرتسار) على تقديم (فكرة مكتملة وجامعة) لأركان الدولة العثمانية والعالم الإسلامي، تتمثل في وصل البلاد الحجازية واليمنية ببلاد الشام بوساطة السكة الحديدية لتسهيل سفر الحج وجعله مأموناً من الأخطار (ولقطع جذور الفتنة اليمنية ورفع الخطر عن بلاد الحجاز). ومهما يكن من أمر هذا الطرح، فإن فكرة مد خطوط السكة الحديدية في البلاد العثمانية ليست من صنع مقالات صحفية، وإنما تعود إلى صراعات دولية واسعة. لكننا أوردنا المادة السابقة من المؤيد، لنشير إلى وجود شعور جماعي بالحاجة إلى حماية طريق الحج، وتسهيله، وتأمين الحجاج، ونفهم من هذا أنه كان للصحافة دورها

١٧. المؤيد، عدد٥٤٠٦ في ٣٠محرم ١٣٢٦هـ/٣ مارس ١٩٠٨م.
١٨. المؤيد، عدد٥٤٠٧، الأربعاء، غرة صفر سنة ١٣٢٦هـ/٤ مارس ١٩٠٨م.
١٩. ن.م. ١٩٠٨م.

آنذاك في طرح أفكار تخص (الرعايا في الدولة العثمانية). وعند الإعلان عن الخط الحديدي الحجازي، كان طول الخطوط الحديدية في المملكة العثمانية ٤٦٩١ كيلومتراً، ومنها ١٥٨١ كيلومتراً يديرها الفرنسيون و١٢٦٤ كيلومتراً يديرها النمساويون و١٢٥٢ كيلومتراً يديرها الألمان و٥١٦ كيلومتراً يديرها الإنجليز و١٠٨ كيلومتراً يديرها البلجيكيون.[20]

بدايات المشروع في صحيفة البشير:

أوردت البشير أول خبر لمشروع السكة في ٢٨أيار١٩٠٠م[21]، فقد نقلت عن صحيفة إسطنبول خبراً يؤكد أن (اللجنة الخصوصية المكلفة الاهتمام بإنشاء سكة الحجاز الحديدية، عقدت مساء ١١أيارفي القصر الشاهاني جلستها الثانية، وقررت أن تقطع عوارض الخشب اللازمة للخط من غابات السلطنة، وأضافت أن القبائل التي تقيم في أماكن مرور السكة، أبلغت الحكومة السنية استعدادها للشغل مجاناً في إنشاء الخط) وتزامنت هذه الاجتماعات مع إجراءات مصادقة (الحضرة الشاهانية) على مقاولة وتعليمات مد خط السكة الحديدية من رياق إلى حماة، حيث ترأس الكونت فيتالس Vitales (جمهور المهندسين والمستخدمين المعينين لهذه الغاية)[22] وبعد أسبوع من مصادقة السلطان، تم نقل مركز الشركة إلى الأستانة من بيروت، وتغير اسم الشركة إلى (الشركة العثمانية لسكة حديد الشام و حماة وتمديدها)[23] على أن يتم الانتهاء من مد الخط في ثلاث سنوات. وفي العدد نفسه، أوردت البشير خبراً يشير إلى أن طابور المهندسين الذي سيتم تشكيله لإنشاء سكة حديد الحجاز سيكون مؤلفاً من ٦٠٠رجل بمن فيهم من الضباط، وأضاف الخبر إن: (فرقة الاستحكامات والإنشاءات في السر عسكرية) أرسلت إلى أوروبا تطلب بعض المعلومات التي تتعلق بتنظيم فصائل جنود القطارات في الجيوش الأوروبية لتحذو حذوها، وختمت البشير الخبر بالقول بأن: (أشغال الخط ستبتدئ في القريب العاجل، وأن الإرادة السنية صدرت إلى نظارة البحرية بأن ترسل إلى الشام كل ما تجهز لديها من الأسلاك الحديدية)[24]. تتالت أخبار الخط في البشير في شهر حزيران سنة١٩٠٠م؛ إذ نقلت عن جريدة (مونيتور) بأنه نظراً لأن طول الخط الحديدي الحجازي يصل إلى ١٩٠٠كيلومتر، ولأن دار الصناعة (الترسانة) لا تستطيع إنتاج أكثر من ١٢٥متراً من قضبان الحديد يومياً، فقد تدارست اللجنة أمر شراء القضبان اللازمة من الخارج، على أن يتم الانتهاء من مد الخط في ثلاث سنوات[25]، ويبدو أن الشركات الأجنبية بدأت باستغلال المرحلة؛ إذ ذكرت الصحيفة الرسمية لولاية سورية (سورية

٢٠. انظر البشير، عدد ١٦٢٥ في ٢١ كانون أول ١٩٠٣م ، ويلاحظ أن مجموع الأرقام الحقيقي ٤٧٢١.
٢١. البشير، عدد ١٤٣٨ في ٢٨ أيار١٩٠٠م.
٢٢. البشير، عدد١٤٣٩،في ٢حزيران١٩٠٠م.
٢٣. البشير عدد١٤٤٠في ١١حزيران١٩٠٠م.
٢٤. البشير عدد١٤٤٠في١١حزيران١٩٠٠م.
٢٥. البشير عدد١٤٤١ في ١٨ حزيران١٩٠٠م.

الشام) أن إحدى الشركات الانجليزية أبدت استعدادها لبناء الخط من دمشق إلى الحجاز، شريطة أن تمنحها الدولة العثمانية امتيازاً بإنارة المدن العثمانية بالنور الكهربائي[26] وكان أخطر قرارات اللجنة المكلفة بإنشاء الخط ما ورد على لسان جريدة (إقدام) من أنها (عدلت عما قررته سابقاً بجعل الخط واسعاً وأمرت ببناء خط ضيق من النوع الاقتصادي)[27] وتم اعتبار قرية القدم التي تبعد عن دمشق قرابة الساعة بداية للخط الحديدي الحجازي، وتقرر لذلك تأسيس مصلى فيها إيذاناً بالمباشرة[28].

الاكتتاب والإعانات:

ابتداء، بينت صحيفة إستانبول أن الاكتتاب اختياري، وانه تم تأليف لجنة مخصصة لجمع الاكتتاب وتشجيعه، وفوضت رئاسة اللجنة إلى ناظر المالية، وأعطته الحق وكلفته باختيار الأعضاء في اللجنة، وأضافت صحيفة إستانبول أنه تقرر البدء بإنشاء السكة قبل انتظار الاكتتاب، حيث خصص مبلغ ١٠٠,٠٠٠* قرش للشروع في الأشغال، وبالمقابل، تم وضع نظام خاص للاكتتاب، فإنه لم يعلن، وينص النظام على أن (كل المسلمين في أي جهة كانوا من الأرض، يستطيعون الاشتراك في الاكتتاب)[29].قبل إعلان الاكتتاب، بدأت الصحف بنشر الأخبار التي تبين حماس الأهالي للمشاركة، كما أبرزت الدور الرسمي ممثلاً بالولاة وكبار رجال الدولة، ومن ذلك أن صحيفة إستانبول ذكرت أن والي بيروت رفع إلى الباب العالي (رقيماً) مفاده بأن أهالي ولاية بيروت مستعدون للمشاركة بطيب خاطر في الاكتتاب لإعانة خط الحجاز، وأكد السلطان بأنه يأمل أن يتم جمع أربعين ألف ليرة عثمانية أو أكثر، وأنه تم إنشاء لجان في الولاية وحواضر الألوية والأقضية التابعة للولاية لجمع الإعانات[30]، ويبدو أن توقعات الوالي كانت صحيحة؛ إذ إن بداية الإعلانات في ولاية بيروت مباشرة بعد إعلان الاكتتاب، وصلت إلى : ٣٩٨,٠٧٧ قرشاً، وذكرت أخبار الأستانة أن (مجلس الوكلاء الخاص) قرر أخذ (قدر معاش واحد من كل مأمور، إعانة للخط الحجازي، وذلك في مدة عشرة أشهر، بحيث يخصم عشرة في المائة من معاش كل شهر) وأجاز السلطان هذا الإجراء عندما رفعه مجلس الوكلاء الخاص لأعتابه[31]، وتبرع معتبرو ولاية

---

٢٦. البشير عدد١٤٤١ في ١٨ حزيران١٩٠٠م.
٢٧. البشير عدد١٤٤١ في ١٨ حزيران١٩٠٠م.
٢٨. البشيرعدد١٤٤٥في١٦تموز١٩٠٠م.
* نستخدم العملة التي أشارت إليها صحيفة البشير وهي القرش لنؤكد على طريقة الدفع لما لها من دلالات لدينا، علماً بأن المبلغ ١٠٠,٠٠٠ قرش يساوي ١٠٠٠ ليرة عثمانية.
٢٩. البشير، عدد١٤٤٢في٢٥حزيران١٩٠٠م.
٣٠. البشير،عدد١٤٤٣في٢تموز١٩٠٠م كان يتم توجيه المجالس البلدية لزيادة تحصيل الإعانة كما حصل في بيروت تموز ١٩٠١م.
انظر البشير عدد١٤٩٨ في ٢٢تموز ١٩٠١م.
٣١. البشير، عدد١٤٤٥في١٦تموز١٩٠٠م.

بروسة وأهاليها بتقديم ٧٥٠٠٠ ليرة إعانة لسكة حديد الحجاز[32] في حين تعهد أمير مكة ووالي الحجاز في رسالة برقية مشتركة إلى السلطان، بجمع مائتي ألف ليرة إعانة للسكة الحجازية[33]، وقدم المشير توفيق باشا أحد أعضاء اللجنة العليا العسكرية بالقصر الهمايوني مائة ليرة عثمانية إعانة للسكة، وهو من أعضاء لجنة السكة الحديدية[34]، وتبرع الموظفون المسلمون في إدارتي الديون العمومية وحصر الدخان براتب إعانة شهر لسكة الحديد، وبلغ مجموع المبلغ ٢٧الف ليرة عثمانية[35] كما تبرع مولاي عبد العزيز حاكم مراكش بخمسين ألف ريال إعانة للسكة[36]، وقيمة الريال خمسة فرنكات، وأبرزت الصحف أخبار التبرعات الأهلية لتأكيد فعالية حملة الاكتتاب، فقد تبرع أحد تجار الطرابيش في الأستانة واسمه علي بك الكاتب، بدفع مبلغ ١١٠ ليرات كلما تم إنجاز كيلومتر واحد من السكة[37] ولتأكيد صدق التزامه بعث بمبلغ خمسمائة ليرة إعانة[38]، ومن طريف ما أوردته البشير أن صبيين لم يبلغا الحلم بعد، ذهبا إلى لجنة الإعانة المشكلة في العاصمة، وعرضا عليها (بضع دريهمات) وفراها من نفقاتهما اليومية، فقابلهما المدير (بالبشاشة واللطف) وأثنى على حميتهما[39].حرصت الصحافة على إبراز الدور الإسلامي خارج حدود الدولة العثمانية، فقد وصل من بومباي بالهند (أن جميع مسلمي الهند فتحوا اكتتاباً لإعانة سكة حديد الحجاز، وإن كثيراً من وجهائهم في مدينة بومباي اشتركوا فيه)[40] وأرسل مسلمو مدراس في الهند، بمائتي ليرة إنجليزية إعانة للسكة ،كما تبرع أحد تجار كلكتا بألف ليرة إنجليزية[41] أما في ليفربول بإنجلترا، فقد بعث عبدا أفندي كوبليام (رئيس جماعة المسلمين في ليفربول) بتلغراف إلى اللجنة العليا للخط الحديدي الحجازي، أكد فيه بأنه يسعى إلى جمع الإعانات من مسلمي ليفربول[42].. وتبرع الحاج أرسلان أفندي وشقيقه سليمان أفندي من وجهاء مسلمي الكرج في روسيا بمئتين وخمسين ألف قرش، وتبرع الحاج أرسلان للمرة الثانية بسبعين ألفاً، كما تبرعت زوجته بعشرة آلاف وكريمته بعشرة آلاف أخرى[43]، وتبرع أهالي (دربان) في أفريقيا الجنوبية بمبلغ ١١٥٩ جنيها إنجليزيا، حسبما كتب عثمان أحمد الكاتب الفخري للجنة الإعانات النقدية لسكة

---

٣٢. البشير، عدد١٤٤٧في ٣٠تموز١٩٠٠م.
٣٣. البشير،عدد١٤٤٧في ٣٠تموز١٩٠٠م.
٣٤. البشير،عدد١٤٤٩في١٣اب١٩٠٠م.
٣٥. البشير١٤٦٨في٢٤كانون الأول١٩٠٠م.
٣٦. البشير،عدد١٤٩٥في٣تموز١٩٠١م.
٣٧. البشير،عدد١٤٤٧في٣٠تموز١٩٠٠م.
٣٨. البشير،عدد١٤٤٧في٣٠تموز١٩٠٠م.
٣٩. البشير،عدد١٤٤٧في٣٠تموز١٩٠٠م.
٤٠. البشير،عدد١٤٤٩في١٣ اب١٩٠٠م.
٤١. البشير،عدد١٤٦٤في٢٦تشرين الثاني١٩٠٠م.
٤٢. البشير،عدد١٤٤٩في١٣اب١٩٠٠م.
٤٣. البشير،عدد١٤٩٦في٨تموز١٩٠١م.

الحجاز[44]. كما تبرع الأمير عبد الأحد خان أمير بخارا بمائة ألف روبية*، وكذلك تبرع نجله الأكبر بعشرين ألفاً. واقتدى بهما بعض أغنياء الإمارة فتبرعوا بأربعين ألفاً، فبلغ المجموع ١٦٠,٠٠٠ روبية، وقد أرسلت (قيمتها البالغة ١٦,٨٠٠ليرة إنجليزية إلى صندوق الإعانة بوساطة نظارة الخارجية[45] ومع مطلع شهر نيسان ١٩٠١م، ذكرت البشير عن (الثمرات) نقلاً عن جرائد الهند (أن بعض الرؤساء في الهند اقترح انتخاب جماعة من علماء المسلمين، وإرسالهم إلى موسم الحج لأجل إلقاء الخطب حثاً للحجاج على السخاء بالمال إعانة للخط الحجازي، وأن تؤخذ إعانات من الحجاج قدرها ٣روبية عن الرجل، وروبيتان عن المرأة، وروبية واحدة عن الطفل)[46].

ونقلاً عن أخبار كمبرلي، ذكرت البشير أن المسلمين افتتحوا في آذار مدرسة إسلامية، فقام مقدمهم الشيخ أحمد مصطفى محرضا مسلمي أفريقيا الجنوبية على السخاء بالإعانات لسكة الحديد[47]. أما في الداخل فقد تبرع العمال الانجليز الذين يعملون في دار الصناعة (الترسانة) بالأستانة بعشرة في المئة من رواتبهم إعانة للسكة الحجازية[48]، في حين تبرع السيد كابورال مدير (شركة الطرق الحديدية) بمبلغ ٨٤٦٤ قرشاً ذهبياً إعانة للسكة الحجازية باسم شركة الطريق الحديدية[49]، وهذه التفاصيل تعطينا تصوراً لبدايات الإعانات قبل بداية الاكتتاب، أما بعده فقد وصلت تبرعات كثيرة منها في بلدان الصين حسبما أوردت صحيفة (الليفتنانت) وبلغ المبلغ ٦٩,٥١٨ قرشاً من المسلمين وغير المسلمين[50] ولم تصل أوراق الاكتتاب إلا في منتصف أواخر شهر أيلول ١٩٠٠م، وذكرت البشير في عددها الصادر في ٢٤ أيلول، أنه بدء في الأستانة بتسليم الإدارات أوراق الاكتتاب لإعانة سكة الحجاز، وهي خمسة أنواع تتدرج في قيمتها من ٥قروش إلى ٢٠قرشاً و ١٠٠قرش و٥ليرات و١٠ليرات[51]، وبعد تسليم الأوراق، تبرع الصدر الأعظم (صاحب الدولة والفخامة ملجأ الصدارات العظمى) براتب شهر وقدره ٧٥٠ليرة عثمانية إعانة للخط[52] في فاتحة التبرعات .

حرصت الصحافة على نشر مجموع الإعانات بالتتابع، ففي أواخر شهر تشرين الأول سنة ١٩٠٠م، بلغ مجموع ما أرسلته ولاية سورية إلى اللجنة العليا بدار السعادة مليوناً وتسعمائة ألف

---

٤٤. البشير، عدد ١٥٢٠في٢٣كانون الأول١٩٠١م.

* تعادل الليرة العثمانية ٩,٥٢ روبية.

٤٥. البشير، عدد١٤٨٢،في١نيسان١٩٠١م..

٤٦. البشير، عدد١٤٨٢،في١نيسان١٩٠١م.

٤٧. البشير، عدد١٤٨٢،في١نيسان١٩٠١م.

٤٨. البشير، عدد١٤٦٧،في١٧كانون الأول١٩٠٠م.

٤٩. البشير، عدد١٤٦٢،في ١٢تشرين ثاني١٩٠٠م.

٥٠. البشير، عدد١٦٨١،في٢٤كانون الأول١٩٠٤م.

٥١. البشير، عدد١٤٥٥،في٢٤أيلول١٩٠٠م.

٥٢. البشير، عدد١٤٥٥،في٢٤أيلول١٩٠٠م.

قرش[53]، وفي شهر كانون الأول ١٩٠٠م بلغ مجموع ما جمعته ولاية بروسه وأرسلته إلى اللجنة العليا في الأستانة ٢,١٥٠,٠٠٠قرش ، كما أرسلت ولاية حلب ١٨٠,٣١٠ قروش، وولاية بيروت ٢,٦٤٠,٢٦٠ قرشاً[54]، وورد خبر غير رسمي من الأستانة، يؤكد أنه في نهاية شهر تشرين الأول عام١٩٠٠م بلغ مجموع الإعانات مليون ليرة عثمانية[55]، وعادت البشير ونشرت أن مجموع ما أرسلته ولاية بيروت وصل إلى ٨٩٢,٤٤٣قرشاً في منتصف شهر آب ١٩٠٠م[56] وهذا يعنى أن بداية الاكتتاب كانت مشجعة سواء في الولايات بالدولة العثمانية أو خارجها في العالم الإسلامي.

التجهزات والأعمال الإنشائية:

أ- **الخط البرقي:** منذ الإعلان عن المشروع، أعطت الدولة أولوية لمد خط السلك البرقي إلى الحجاز مصاحباً للمواقع المرسومة لخط السكة، وذكرت البشير إن الحكومة عينت حضرة صاحب السعادة صادق باشا المؤيد، وعهدت إليه بتمديد الخط البرقي إلى الحجاز، ومعه سائر الرجال الذين سيكونون في معيته، ومعهم كتيبتان من الجنود الفرسان الذين سيصحبونهم في الطريق، وأعطتهم نفقات الطريق، وأشارت إلى أنهم متأهبون للسفر إلى السلط[57]، وتتابع الاهتمام بمد السلك البرقي تمهيداً لمد السكة ، فقد أوردت صحف الأستانة أن نظارة التلغراف والبريد قررت بتنسيب من سعادة صادق باشا المؤيد، تعيين حمدي بك مفتش التلغراف والبريد في ولاية بيروت لإنشاء مئة كيلومتر من سلك التلغراف الحجازي[58]، ويبدو أن إجراءات مد الخط البرقي كانت سريعة؛ إذ وصل سلك الحجاز في مطلع شهر آب إلى وأدى الموجب الواقع بين مأدبا والكرك، وعقبت البشير بان السلك قد يكون وصل (اليوم) أي ٤آب١٩٠٠م الكرك وربما تجاوزها، واسترسلت البشير بوصف السلط (وهي مبدأ السلك الحجازي) وتحدثت بإسهاب عن الخط البرقي فيها، حيث يوجد في قضاء السلط خطان برقيان، أحدهما من دمشق ويمر بها بطريق حوران، والآخر ينتهي إلى لواء نابلس في الجهة الغربية، وبوساطة هذا الخط يتصل قضاء السلط بالقدس ويافا حتى بيروت والشام، أما الاتصال بين السلط والكرك فيتم بوساطة البريد الذي يسافر مرتين في كل أسبوع، وأكدت البشير أن الكرك ستكون أكثر البلاد إفادة بعد الحجاز من مد السلك البرقي[59] وفي ١٣آب سنة ١٩٠٠م نشرت البشير خبراً مفاده أن السلك البرقي الحجازي وصل إلى قصبة الكرك مركز اللواء، وتجاوزها إلى مكان يبعد عنها مسافة أربع ساعات[60] وفي الأسبوع التالي ذكرت أن خط السلك الحجازي وصل إلى قضاء الطفيلة التابع للواء الكرك، وأقيم مركز للمخابرة، وأضافت

٥٣. البشير،عدد١٤٥٩في ٢٢تشرين الأول ١٩٠٠م.
٥٤. البشير،عدد١٤٦٧في١٧كانون الأول١٩٠٠م.
٥٥. البشير،عدد١٤٦٤في٢٦تشرين الثاني١٩٠٠م.
٥٦. البشيرعدد١٤٥٠في١٨آب١٩٠٠م.
٥٧. البشير،عدد١٤٤٥في ١٦تموز١٩٠٠م.
٥٨. البشير عدد١٤٤٧في ٣٠تموز١٩٠٠م.
٥٩. البشير، عدد ١٤٤٨ في ٤ اب ١٩٠٠م.
٦٠. البشير، عدد ١٤٤٩ في ١٣ اب ١٩٠٠ م.

أنه: (لما كان في الطريق أودية يعسر اجتيازها، وان ذلك سيؤخر وصول الأدوات البرقية من أعمدة وأسلاك، لذلك أمر والي سورية ناظم باشا بان يتم إرسال ما تم شراؤه من الجمال وعددها مائة بعير بلوازمها إلى معان خلال يومين، ويبدو أن رؤساء عشيرة بني صخر تعهدوا للوالي بأنهم في مدة لا تتجاوز خمسة عشر يوما سيتمكنون من الوصول إلى محطة المزيريب ومعهم ألف وخمسمائة بعير؛ لنقل الأعمدة التي يصل عددها ستة آلاف من المزيريب إلى معان، وتعهدوا بنقل الصناديق أيضاً ويبدو أن مشايخ بني عطية تعهدوا بإيصال الأدوات من معان إلى مدائن صالح[61] وقد تابعت البشير أخبار نقل التجهيزات في العدد التالي؛ إذ أكدت قيام مشايخ بني صخر بالتعهد بنقل ستة آلاف عمود من المزيريب مع الفناجين والأسلاك إلى قصبة معان، في حين ما تزال المفاوضات جارية مع مشايخ بني عطية لنقل ثمانية آلاف عمود من معان إلى مدائن صالح، وبالمقابل، سيتم نقل ثمانية آلاف عمود عن طريق البحر وهي الأعمدة التي سيتم وضعها بين مدائن صالح والمدينة المنورة، وتم توزيع هذه الأعمدة على طريق البحر بين (اسكلة) أي ميناء الوجه، وعددها ثلاثة آلاف عمود، على أن تنقل باقي الأعمدة وعددها خمسة آلاف عمود من ميناء جدة وميناء ينبع لتوضع بين مكة والمدينة، وقام ناظم باشا بمراسلة رسمية لتصل ثمانية آلاف عمود إلى اسكلة (مرسين) لنقلها على بواخر الشركة إلى جدة وينبع[62]. تشكل هذه الخطوة الإنشائية بتأمين خط السكة قبل تأسيسه بالأسلاك البرقية، أولوية كبيرة، نجحت فيها الدولة، وكلفت فيها إدارتها ولاية سورية، وتم بالفعل اتخاذ الإجراءات العاجلة بمساعدة العشائر الأردنية، التي يقع نفوذها ما بين قضاء السلط ولواء الكرك، وضمنت الدولة بذلك سرعة الاتصالات وربط أجزاء الدولة ببعضها بزمن قياسي، تهيئة للمباشرة بمد خط السكة، في الوقت الذي بدأت فيه مرحلة الاكتتاب تعطي نتائج كبيرة، وتؤشر على نجاح المشروع.

ب- أدوات السكة:

رصدت الدولة قواها الفنية والبشرية للبدء بالمشروع، وبدأت بتهيئة (طابور المهندسين) الذي يصل إلى ٦٠٠ رجل مع الضباط[63] وبدأت بمرحلة الاتصالات للإفادة من التجارب الأوروبية فنيا، فقد بعثت (فرقة الاستحكامات والإنشاءات في السرعسكرية الجليلة، تطلب من أوروبا بعض المعلومات المتعلقة بتنظيم فصائل جنود القطارات في الجيوش الأوروبية لتحذو حذوها)[64]، وصدرت إرادة سنية من السلطان إلى (نظارة البحرية) بأن ترسل إلى ولاية سورية كل ما لديها من الأسلاك الحديدية[65]، ولأن طول خط الحجاز يصل إلى ١٩٠٠ كيلو متر، تبين للمسؤولين بأن دار الصناعة (الترسانة) لا تستطيع تجهيز أكثر من ١٢٥ متراً في اليوم من قضبان الحديد، لذا،

٦١. البشير ، عدد ١٤٥٠ في ١٨ اب ١٩٠٠ م.
٦٢. البشير ، عدد ١٤٥١ في ٢٧ اب ١٩٠٠ م .
٦٣. البشير،عدد١٤٤٠في ١١حزيران١٩٠٠م
٦٤. البشير،عدد١٤٤٠في ١١حزيران١٩٠٠م
٦٥. البشير،عدد١٤٤٠في ١١حزيران١٩٠٠م

فقد تم اتخاذ قرار سريع بشراء القضبان من الخارج، على أمل أن يتم إنشاء الخط بمدة ثلاثة أعوام[66]، ويبدو أن الإجراءات كانت متسارعة، فقد نشرت البشير خبراً في عددها الصادر في ١٦ تموز سنة ١٩٠٠م[67]، بأن (الآلات والأدوات الهندسية اللازمة للخط الحجازي وصلت إلى الشام ، وأن المهندسين ذهبوا واكتشفوا ممر السكة إلى غاية المزيريب) ويبدو أن هذه الإجراءات المتسارعة تعود إلى (صدور الأمر السلطاني، بوجوب تدشين سكة الحجاز في أول أيلول في ذكرى الجلوس الهمايوني[68]، لذا فقد طلبت اللجنة المكلفة مد السكة إلى (نظارة الحربية) ضرورة تأليف (فرق الجنود الذين سينشؤون الخط)[69]. وهي إشارة واضحة إلى أن الدولة قررت تكليف الجنود العمل، وضمانا لحماية أمن الخط، تقرر (أن يكون مشايخ العربان في جملة المحافظين على السكة الحجازية، وعين لهم لباس مخصوص عند القيام بهذه المهمة)[70]..

يمكن رصد كل الإجراءات التي اتخذتها الدولة بتفاصيلها الدقيقة، حيث تم جلب الأخشاب من أضنة ابتداء، ثم من السلط، وهي الأخشاب التي ستستخدم لإنشاء الخط الذي ينتهي في الكرك[71]، أما إجراءات النقل، وهي المهمة الأصعب، فقد تم تخصيص الإبل التي اشترتها الحكومة، إضافة إلى العربات التي تقودها البغال للعمل، وأرسلتها الحكومة إلى الشام، وقررت أن يقودها جنود المفرزة، على أن يتم تحميلها أيضا بالأدوات الخاصة بخط التلغراف، وبينت البشير أن مراكز الخط المهمة هي: (عمان ، مأدبا، الكرك، الطفيلة، معان) أما سائر المراكز فهي في القفار الخالية من القرى والعمران[72]، وبالمقابل فقد صدر بلاغ نشرته جرائد الأستانة، يحدد شراء الأسلاك وسائر المواد اللازمة للسكة بوجه المناقصة، في مدة خمسة عشر يوماً، اعتباراً من ٢٤و٢٦ أيلول، وبعدها يتم إقفال باب المناقصة[73]، ونظرا للحاجة السريعة لتأمين نقل مواد السكة ، فقد صدرت إرادة سنية لإنشاء سكة حديدية ، من النوع المنسوب، إلى (ديكوفيل) على الطريق من مرفأ بيروت إلى محطة سكة بيروت والشام؛ لتسهيل نقل المواد اللازمة لسكة الحجاز[74].

وصلت المواد التي تم شراؤها بسرعة، وذكرت البشير في عددها الصادر يوم ١٢ تشرين الثاني سنة ١٩٠٠م، أن (أدوات السكة الحجازية جاءت في الأسبوع الماضي بالباخرة شرف" العثمانية، التي حملت بضعة آلاف قطعة من عجلات لنقل التراب وآلات حديدية، وغيرها)[75]، كما

---

٦٦. (المصدر جريدة سورية الشام)البشير،عدد١٤٤١في١٨حزيران١٩٠٠م
٦٧. البشير،عدد١٤٤٥في١٦تموز١٩٠٠م.
٦٨. البشير(عن صحيفة اسطنبول)عدد١٤٤٧في٣٠تموز١٩٠٠م.
٦٩. البشير،عدد١٤٤٧في تموز١٩٠٠م(عن صحيفة اسطنبول).
٧٠. البشير(عن اسطنبول) عدد ١٤٤٧ في ٣٠ تموز ١٩٠٠م.
٧١. البشير، عدد١٤٤٧ في ٣٠ تموز ١٩٠٠م.
٧٢. البشير(عن اسطنبول) عدد١٤٤٧ في ٣٠تموز ١٩٠٠م.
٧٣. البشير، عدد١٤٥٤ في١٥ أيلول ١٩٠٠م.
٧٤. البشير عدد١٤٥٥في ٢٤أيلول١٩٠٠م (عن جريدة ثروت بطبعتها الإفرنسية).
٧٥. البشير عدد١٤٦٢ في ١٢ تشرين الثاني ١٩٠٠م

أشارت صحيفة (الثمرات) إلى أن من المنتظر وصول الباخرة (حديدة) مع ثلاثة آلاف قطعة من الخطوط للسكة الحجازية[76].

يبدو أن الدولة اضطرت إلى اللجوء إلى جهات أجنبية، بعد أن أحست بصعوبة تأمينها محلياً، فقد روت صحيفة (المونيتور أورينتال) أن الدولة العلية قررت شراء ما يلزم من الخطوط للسكة الحديدية الحجازية من كوكريل في بلجيكا[77]، وفي منتصف كانون الأول وصل إلى بيروت عشرون عجلة مصنوعة في ليفربول ببريطانيا، وهي عجلات مخصصة لنقل التراب، فتم إرسالها إلى دمشق الشام[78]، ومع مطلع عام ١٩٠١م، في كانون الثاني، ذكرت صحيفة إستانبول أنه تم تشكيل لجنة في الأستانة من موظفي معمل الطوبخانة ومهندس من وزارة النافعة، وأحد مستخدمي معمل الفولاذ في نظارة البحرية، وأحد مستخدمي أمانة المدينة، للسفر إلى (لييج) في بلجيكا، من أجل متابعة ومعاينة الخطوط، وسائر المواد اللازمة لسكة الحديد الحجازية، التي أوصت عليها الحكومة في معمل كوكريل[79]، ولتفعيل الانجاز في بلجيكا، فقد صدرت إرادة سنية للقول آغاسي علي رضا أفندي بالسفر إلى بلجيكا لمتابعة أعمال الخطوط الحديدية المخصصة لسكة الحجاز وذلك أنه تم الاشتراط على معامل بلجيكا بإنجازها في ثمانية أشهر، وعينت له الدولة مع سائر الضباط الذين أرسلوا لهذه الغاية، مبلغ ٢٤ ليرة في الشهر، عدا نفقاتهم وهي ٢٠ ليرة لكل فرد[80].

وفي هذه الأثناء، وصلت إلى ميناء بيروت الباخرة العثمانية (مكة) وهي تحمل ٢١,٦٠٠ قطعة من العوارض الخشبية لسكة الحجاز، وكان مصدر الأخشاب من غابات (منشتا)، وتقول صحيفة الثمرات، التي أوردت الخبر، إن هذه العوارض من أحسن أنواع شجر الصنوبر وأقواها، وأنها متناسبة في الحجم تبلغ أطوالها ثلاثة أذرع متساوية، ووصلت أيضاً الباخرة (طرطوس) وفيها ١١٥١ قطعة من العوارض الخشبية لم يحدد مصدرها، وكان مجرد وصول العوارض إلى ميناء بيروت إيذانا ببدء العمل لإيصالها إلى الشام، وبانتظار وصول بواخر أخرى تنقل أدوات السكة كما ذكر مراسل صحيفة الثمرات[81]، فقد تم جمع الدواب من قضاء الزبداني للقيام بهذه المهمة، وذكرت البشير بأنه تم جمع كل ما هو متوافر من البغال في قضاء الزبداني لنقل أدوات سكة الحديد[82]، ومع كل هذا العمل المتلاحق، فإن أحوال الطقس مطلع شهر شباط من عام ١٩٠١م، كانت سيئة إلى الحد الذي انقطع فيه الاتصال بين بيروت ودمشق مدة خمسة عشر يوماً، ولم يصل البريد أو أي منتج تجاري بين بيروت ودمشق طوال المدة السابقة[83]، في إشارة واضحة إلى وقف العمل، في النقل

٧٦. البشير عدد١٤٦٢في ١٢ تشرين الثاني ١٩٠٠م
٧٧. البشير عدد١٤٦٤في ٢٦ تشرين الثاني ١٩٠٠م
٧٨. البشير عدد١٤٦٨في ٢٤ كانون الأول ١٩٠٠م
٧٩. البشير عدد١٤٧١في ١٤كانون الثاني ١٩٠٠م
٨٠. البشير عدد١٤٨٢في ١ نيسان ١٩٠١م
٨١. البشير عدد١٤٧١في ١٤كانون الثاني ١٩٠١م
٨٢. البشير عدد١٤٧١في ١٤كانون الثاني ١٩٠١م
٨٣. البشير عدد١٤٧٤في ٤ شباط ١٩٠١م

البري، حتى إن مندوب البشير، تمنى على إدارة البريد (أن تتخذ كل ما لديها من وسائل فعالة لنقل البريد على الخيل، كما كان يجري سابقا للحفاظ على مصلحة التجار)[84].

يلفت انتباهنا ابتداء مسألة لها أهمية كبيرة في يوميات أهالي بلاد الشام حتى اليوم؛ إذ اعتبر أهالي بلاد الشام أن إنشاء خط سكة الحديد الحجازية، كان سبباً في انحسار الغابات في بلاد الشام، ويبدو أن علينا أن نميز بين الخط البرقي ومد خط السكة؛ إذ أن المؤكد أن الأخشاب المستخدمة لمد السكة جاءت من غابات خارج حدود بلاد الشام عن طريق البحر، في حين أنها لو كانت من غابات بلاد الشام، لتم نقلها بالتأكيد بالطريق البري المعتاد ، ومع ذلك فإن الإجهاز على الغابات في بلاد الشام يعود بالتأكيد إلى زمن الحرب العالمية الأولى، حيث احتاجت الدولة الأخشاب لتسيير القطار ونقل الجنود في زمن الحرب التي أوقفت إمداد الفحم الحجري، ثم إن الجنود احتاجوا إلى أخشاب الغابات للتدفئة وأغراض الطبخ، وهي مسألة تحتاج إلى تفحص دقيق، بتتبع الأخبار اليومية لوضع التهمة المتعارف عليها في إطارها التاريخي السليم.

أولى السلطان اهتماماً واضحاً بتأمين نقل وشحن لوازم سكة الحجاز، وتم تشكيل لجنة خصوصية بموجب إرادة سنية، ضمت قومندان البحر المتوسط، وقومسير المرفأ وقبطان البارجة إسماعيل، وسر مهندس ولاية سورية، وباشكاتب البلدية والباش ميكانيسيان (أي المهندس الميكانيكي) دون تحديد موقعه، للمتابعة الحثيثة)[85].

ومع مطلع شهر آذار سنة ١٩٠١م بدأت قطع السكة التي صنعتها شركة كوكريل في بلجيكا بالوصول، وذكرت البشير الصادرة في ٢٣ آذار ١٩٠١م انه وصل إلى بيروت عشرة آلاف قطعة من الخطوط الحديدية التي أوصى عليها في بلجيكا[86] ووصل بعدها ٢٥,٠٠٠ عارضة محمولة على السفينة (كامل باشا) من سواحل الأناضول[87]، ونظراً إلى أهمية تسريع عملية نقل المعدات إلى الشام، فقد اتفقت اللجنة الكبرى في الأستانة، مع شركة السكة بين بيروت والشام وحوران، على نقل أدوات السكة الحجازية على قطاراتها[88]، ويبدو أن الاتفاق ينص على أن تكون الأجرة أقل بمقدار ٥٥%، ولذلك أوعز والي سوريا إلى اللجنة المكلفة بأن ترسل يومياً وبانتظام مائة طن من القضبان الحديدية والعوارض الموجودة على رصيف الميناء[89]، ولتسريع الإجراءات أكثر، صدرت أوامر من الأستانة بإرسال كل ما يرد إلى بيروت من الأدوات ولوازم الإنشاء إلى محطة المزيريب فوراً بانتظار إنشاء محطة القدم[90]، على أن يتم إقامة خط مباشر من الميدان بدمشق إلى قرية القدم دونما أي تأخير،في الوقت الذي وصلت فيه باخرة إنجليزية من شركة

٨٤. البشير عدد١٤٧٤في ٤ شباط ١٩٠١م
٨٥. البشير عدد١٤٧٤في ٤ شباط ١٩٠١م
٨٦. البشير عدد١٤٨١في ٢٣ آذار ١٩٠١م
٨٧. البشير عدد١٤٨١في ٢٣ آذار ١٩٠١م
٨٨. البشير عدد١٤٨٢في ١ نيسان ١٩٠١م
٨٩. البشير عدد١٤٨٧في ٦ أيار ١٩٠١م وعدد ١٤٩٣ في ١٧ حزيران ١٩٠١م
٩٠. البشير عدد١٤٨٧في ٦ أيار ١٩٠١م

(برنس لين) Prince-Leen تحمل ألفاً ومئة طن من خطوط الحديد المصنوع في بلجيكيا باسم سكة الحجاز، وأفرغت حمولتها عند المرفأ مطلع نيسان ١٩٠١م[91] ووصل في تشرين الأول ١٩٠١م على الباخرة (أثر جديد) ٢٧,٥٩٠ قطعة عوارض خشبية. كما وصلت ثلاث بواخر، اثنتان منها ألمانية وواحدة انجليزية وعليها ٢٠,٩٥٥ طنا من الخطوط والأدوات الحديدية[92].

أدى تسارع وصول الأدوات، وبداية العمل الإنشائي بالأعمال الترابية الذي كان يؤديه أفراد الجيش العثماني، إلى صدور أمر رسمي بتعيين مواقع الخط الحديدي بين مكة والشام، ونظراً إلى أهمية هذا التحديد، فسوف نورده بنصه كما حددته البشير نقلاً عن جرائد الأستانة[93].

(تتخذ المزيريب موقفاً مهماً بعد دمشق، وبعدها مفرق والزرقاء وقطرانة ومعان، وينشأ في الزرقاء موقف للخط ذو شأن بالنظر لكثرة ما هناك من المياه الجارية ووجود المزارع والنخيل، وبعد معان تكون مواقف في بطن الغول والمدورة وذات حج، وفي المحلات المذكورة قلاع منتظمة من آثار العثمانيين، وبعد ذات الحج موقف تبوك وبعده موقف أخيضر وفيه يكون منتصف الطريق بين دمشق ومكة، وبعد ذلك يتخذ للخط مواقف في دار الحمرا فمعا فمقارج الرؤوس فمدائن صالح فالفحلتين فالمدينة، وبعدها يوصل الخط بمكة) وعلقت البشير قائلة: والمحمل الشامي يقطع الآن بين دمشق والمدينة بمدة ٢٤٠ ساعة؛ أي بعشرة أيام متواليات، أما الخط الحديدي فيقطع المسافة المذكورة في يومين، وبالكثير في ثلاثة أيام)[94].

شهد شهر أيلول عام ١٩٠١م، تقدماً في العمل لأن (المسيو مايسنر) Misner رئيس المهندسين سافر من الشام إلى قلعة المفرق لمتابعة العمل فيها[95]، حيث أدى قدومه على نحو كبير إلى تفعيل العمل وذكرت جريدة ولاية سورية، أنه قدم بياناً بلوازم الخط، وان الولاية رفعته إلى اللجنة الأصلية في الأستانة، وقد أعجبت اللجنة في الأستانة بإدارة المهندس مايسنر، فصدرت الإرادة السنية مباشرة بتعيين عشرة من اليوزباشية أركان الحرب وإرسالهم إلى دمشق، لتعيينهم في المراكز التي أشار إليها المسيو مايسنر رئيس المهندسين، في إشارة لافتة إلى سرعة الاستجابة الرسمية لتوجيهات الخبراء الأجانب. ولا بد لنا هنا من متابعة طاقم العمل والمشرفين في مرحلة التأسيس؛ لتأكيد الاهتمام الكبير للدولة من أجل تسريع العمل وتسهيل مهمة العاملين، وقد صدرت لذلك إرادة شاهانية، (بتأليف لجنة جوالة لتؤدي أجور الجنود والعمال الذين يعملون في الأعمال الترابية في سكة الحجاز) وتم لذلك اختيار موظفين من الفيلق الخامس أعضاء في اللجنة[96].

٩١. البشير عدد١٤٨٢في ١ نيسان ١٩٠١م
٩٢. البشير عدد١٥٠٩في ٧ تشرين الأول ١٩٠١م
٩٣. البشير عدد١٤٨٢في ١ نيسان ١٩٠١م ونحرص على إيراد الأسماء كما وردت في الصحيفة نظراً لدلالتها.
٩٤. البشير عدد١٤٨٢في ١ نيسان ١٩٠١م
٩٥. البشير عدد١٤٨٧في ٦ أيار ١٩٠١م
٩٦. البشير عدد١٤٧٧في ٢٥ شباط ١٩٠١م.

طاقم العمل والمشرفون:

اعتمدت الدولة على الجيش العثماني في إنشاء الخط، وابتداء فقد أوردت الصحيفة الرسمية لولاية سوريا (سورية الشام) في شهر آب ١٩٠٠م، أن الشروع في العمل يقتضي (إرسال كتيبتين مؤلفتين من ألفي جندي عامل في الطريق) حيث صدر كتاب من (رئاسة كتاب المابين الهمايوني) وتضمن صدور الأمر السلطاني بذلك، والإسراع في إرسال طابور السكة إلى دمشق، وهو الطابور الذي صدر أمر سابق بأن يعهد إليه بمراقبة الكتيبتين عند بدء العمل، مع تخصيص بلوك من بلوكات الاستحكام في الفيلق السلطاني الخامس، والحاقه بالهيئة العاملة ليقوم بإنشاء مجاري المياه وإصلاح ما يجب إصلاحه في الطريق[97]، ومع ان الدولة اعتمدت على طواقمها العسكرية، فإنها أيضاً اعتمدت على الكفاءات الغربية الفنية؛ فقد (صدرت الإرادة باستقدام اليوزباشي "انكلس" Angles الألماني ليعمل أفراد كتيبة السكة الحجازية كيفية إنشاء السكة وعملياتها. ويعين الآلات والأدوات اللازمة لذلك)[98] ولتحفيز العسكريين الذين أنيط بهم العمل، صدرت إرادة سنية بزيادة رواتب الضباط والجنود المستخدمين في إنشاء السكة الحجازية[99]، كما صدرت إرادة أخرى بتعيين راتب شهري قدره ٢٠٠٠ قرش إلى الميرلوا سعادتلو علي باشا، الرئيس المفوض الذي تشكل للنظر في النفقات المعينة للجنود السلطانية المأمورين بالعمليات الترابية للخط الحديدي الحجازي[100]، ويبدو أن الدولة لجأت على نحوٍ كبير عند بداية المشروع إلى الخبرات الأجنبية، فقد صدرت بعد تعيين الألماني إنكلس[101]، إرادة أخرى بتعيين (المسيو بيلو الإيتالياني)، مهندساً أول في عمليات الخط الحديدي الحجازي، براتب قدره عشرون ألف فرنك سنوياً، مع تأدية المصاريف السفرية اللازمة له، وأكدت الإرادة أن يكون رئيساً على المهندسين المستخدمين بصفة معاونين، أو المهندسين العاملين على الطريق أو في دمشق، وأن يؤدى له معاشه ومصاريفه من مبلغ ١٠٠,٠٠٠ ليرة من المصرف الزراعي[102]، وأكدت البشير أن المسيو بيلو Pello الإيتالياني وصل بالفعل إلى دمشق، وهذا يعني أن الدولة وضعت كل إمكاناتها العسكرية بتأمين اليد العاملة وإمكاناتها المادية في زيادة الحوافز للجنود العاملين بمد الخط، وأيضاً وفرت طاقماً فنياً متفوقاً من أكثر من بلد غربي لإنجاح المشروع الأكبر في حياة الدولة العثمانية، خدمة للحجاج وتأميناً لموسم الحج، وضماناً أكبر لنقل قواتها والسيطرة على المساحات بأقل زمن ممكن لضبط الإدارة والأمن، وهو الهدف الأعمق لمد السكة، التي تربط أطراف الدولة وتقربها من السلطة والجيش.

مع أن خط السكة كان مرسوماً بدقة، وبدايته في البر، فإن الدولة درست على نحوٍ مبكر، بديلاً

٩٧. البشير عدد١٤٥٠في ١٨ آب ١٩٠٠م.

٩٨. البشير عدد١٤٥١في ٢٧ آب ١٩٠٠م.

٩٩. البشير عدد١٤٥٥في ٢٤ أيلول ١٩٠٠م.

١٠٠. البشير عدد١٤٦٥في ٣ كانون أول ١٩٠٠م.

١٠١. وصل المهندس الألماني في مطلع شهر كانون الثاني عام ١٩٠٠م انظر البشير (عن الثمرات) عدد ١٤٧١ في ١٤ كانون الثاني ١٩٠١م.

١٠٢. البشير عدد١٤٦٥في ٣ كانون الأول ١٩٠٠م

للخط الحجازي البري الذي يبدأ بمحطة القدم، وفكرت في تنفيذ المشروع في الوقت نفسه، من مرفأ حيفا بحراً، وقد أوردت صحيفة الثمرات عن مراسلها في حيفا في شهر كانون الأول عام ١٩٠٠م: (بأن الحكومة السنية مهتمة بأن تجعل للسكة الحجازية مرفأ بحرياً ، وأنها خابرت المسيو فورد Ford وكيل سكة حيفا، لابتياع ما تم عمله فيها، فطلب ٢٥٠ ألف ليرة مقابل نفقاته، من حين تحصيل الامتياز إلى الآن؛ لأنه لا زال في حيفا بعض موظفين لهذه السكة برواتب كافية)[103]، وأكد المراسل أن الدولة تقبل بأداء ٢٥٠٠٠ ليرة فقط، لقاء النفقات، لكن السيد فورد مصر على إتمام الخط على حسابه حسب شروط الامتياز، وأشار مراسل الثمرات إلى أن السيد فورد سافر إلى أوروبا للتشاور مع رئيس الشركة ومع أعضائها وصاحب الامتياز، ليحمل الجواب إلى الحكومة العثمانية[104]، وقد أبدى المراسل إعجابه بالفكرة، وتمنى على الحكومة أن تشتري خط حيفا بسبب الأراضي والقرى الخصبة المجاورة التي ستنتعش إذا ما مر بها الخط الحديدي، فضلاً عن أنه يمكن أن يتفرع منه خطوط أخرى إلى طولكرم ونابلس وغور بيسان وغور الشريعة على شواطئ بحيرة الحولة وبحيرة طبرياً، ثم حاصبيا وراشيا والبقاع وحتى دمشق، ويمكن أن يمر أيضاً إلى عكا ثم إلى مرج ابن عامر وحتى غور بيسان ثم دمشق، أو قد يبلغ حتى الكرك على شاطئ بحيرة لوط مجتازاً بذلك الأراضي الغنية بالمعادن[105]، ورغم وجاهة هذا المشروع، فإن الصحافة لم تعد إلى ذكره أو مناقشته، ولم تشر إلى ردود السيد فورد وكيل سكة حديد حيفا للحكومة العثمانية لاحقاً، مما يؤكد أنه لم يحصل أي اتفاق، وأن الدولة صرفت النظر عن فكرة أن تكون بداية الخط من مرفأ بحري، واستمر العمل بالخط، ليبدأ من محطة القدم، وينتهي في المدينة المنورة.

رفدت الدولة الخط بخبرات متتالية، ففي شهر تموز سنة ١٩٠١م، وصل كل من المسيو واوزنسكي Waw Zansky الروسي والمسيو جياتيانه Jia tiane الإيطالي ومعهم ميساق أفندي العثماني (وهم مهندسون معينون بإرادة سلطانية معاونين لمهندسي الشعب في السكة الحجازية)[106]، إضافة إلى تأمين الطواقم الطبية لمداواة العمال من الجنود، مثل الطبيب سمعان أفندي مسابكي طبيب المستشفى الإفرنسي لليسوعين[107]، والأطباء انطوان بك بريدي من زحلة، وندره مطران من بعلبك وكامل خوري من حماه، وهم من خريجي المكتب الطبي بإسطنبول [108]، فقد عينت أيضاً محاسبين على جانب من الكفاءة، مثل المسيو كولير رئيساً لدائرة المحاسبة[109]، وأكدت الحكومة عدم استخدام ضباط أركان الحرب في سكة الحجاز بسبب عدم اختصاصهم في

١٠٣. البشير عدد١٤٦٩في ٣١ كانون أول ١٩٠٠م.
١٠٤. ن.م. راجع عدد ١٥٣٥ في ٧ نيسان ١٩٠٢م، والذي يشير إلى بداية العمل بمشروع خط حيفا البحري.
١٠٥. ن.م.
١٠٦. البشير عدد١٤٩٥في ١ تموز ١٩٠١م
١٠٧. البشير عدد١٤٩٦في ٨ تموز ١٩٠١م
١٠٨. البشير عدد١٤٩٦في ٨ تموز ١٩٠١م
١٠٩. البشير عدد١٤٩٦في ٨ تموز ١٩٠١م

فن الهندسة، كما صدرت الإرادة الشاهانية بتعيين المهندسين الملكيين وضباط الاستخدام في السكة[110].

سير العمل:

أوردت البشير في الأول من تموز ١٩٠١م بأن الأعمال الترابية انتهت في القسم الأول من السكة ما بين المزيريب وحتى عشرين كيلو متراً من الخط الحوراني[111] وقد بوشر في تمديد الخط الحديدي فيه، وأشارت إلى أن مجموع ما ورد من أدوات السكة من خطوط حديد وعوارض خشب اعتباراً من غرة آذار إلى أيار الماضي (١٩٠١م) يصل إلى ٣٤٥,٧٩٩ طناً أرسل منها إلى دمشق ٦٥,٩٢٤ طناً والباقي وهو ٢٧٩,٨٧٥ طناً ما زال على رصيف الثغر (بيروت) تمهيداً لإرساله إلى دمشق[112]، وأشارت البشير إلى انه يرسل يومياً إلى دمشق الشام مئة طن من أدوات سكة الحديد[113]، وفي تموز من عام ١٩٠١م جرى في أسبوع واحد حفر ٥٦٠ متراً مكعباً من البلاست بين الكيلومتر السابع عشر والثامن عشر من طريق السكة، وجرت تسوية ترابية ٢٢٢٨ متراً مكعباً بين الكيلو متر الثامن عشر والحادي والعشرين وأطلق ٢٥ لغماً في الكيلو متر التاسع عشر، وقد بلغ طول الحديد الذي فرش على الخط الحديدي الحجازي في هذا الشهر كيلومترين وثلاثمائة متر[114].

يفهم من أخبار البشير لشهر تموز ١٩٠١م وجود مشكلة في المياه؛ إذ أوردت خبراً طريفاً يقول: (تبين أن رفعتلو إبراهيم أفندي بيكباشي طابور العمليات وأصحاب الفتوة كامل أفندي وجميل أفندي اليوزباشية، وصدقي أفندي وشكري أفندي الملازمين، لهم وقوف واطلاع على كيفية استعمال مختبرات الماء في طريق الحجاز الحديدي، فبناء على الاستئذان ورد الجواب في اللجنة العليا باستخدامهم في المهمة المذكورة)[115].

وفي إحصائية أوردتها سوريا الشام الرسمية ونقلتها البشير، تبين حتى شهر أيلول ١٩٠١م (أن العساكر الشاهانية أعدت ٦٣٩ متراً مكعباً من البالاست قام بها ٥١١٧ عاملاً، وفرشت أيضاً ٢٥٤ متراً مكعباً، وأعدت ١٥٣ متراً مكعباً من البلاست و٥٦٠ متراً مكعباً من الحجر لأجل التكسير، وقد بلغ عمق الحفر في البئر الواقعة في الكيلو متر العشرين من المزيريب عشرين متراً، وكان الحفر الذي جرى في الأسبوع الماضي متراً ونصف المتر فقط، وقد مد ميل اللغم وطوله متران ولم يبلغ قعر البئر حيث ازداد فيه الماء وجرى تفريغه بالمضخة، وبلغ مقدار ما تم

١١٠. ن.م.

١١١. البشير عدد١٤٩٥في ١ تموز ١٩٠١م.

١١٢. البشير عدد١٤٩٥في ١ تموز ١٩٠١م.

١١٣. البشير عدد١٤٩٨في ٢٢ تموز ١٩٠١م.

١١٤. البشير عدد١٤٩٨في ٢٢ تموز ١٩٠١م، والبالاست هي الحجارة المكسرة، انظر: البشير عدد ١٧٦٢، في ١٦ تموز ١٩٠٦م السنة السابعة والثلاثون.

١١٥. البشير عدد١٤٩٨في ٢٢ تموز ١٩٠١م.

صفه من القضبان الحديدية عشرة كيلومترات)[116]. وفي شهر تشرين الأول ١٩٠١م أوردت البشير خلاصة لسير العمل مصدره الجريدة الرسمية للولاية، حيث انتهى في الأسبوع الماضي (أول تشرين أول ١٩٠١م) عمل ٢٥٠٠ متراً مكعباً من أعمال التسوية الترابية في القسم الأول من سكة الحجاز قام بها ٨٩٧ عاملاً و٤٠٠ متر مكعب من القسم الثاني قام بها ١٢٠٣ عاملاً و٢,٥٠٠ متر مكعب من القسم الثالث قام بها ٨٢٧ عاملاً، وقد استخدم ١٠٥ فعلة* في القسم الحجري والنقليات وفي القسم الأول، و٢٠ فاعلاً في استحضار البالاست، واستخدم في القسم الثاني ٣٤٣ عاملاً في البناء والنقليات، وفي القسم الثالث ٢٥٠ فاعلاً في البناء والنقليات و٢٣٠ فاعلاً في استحضار البالاست، واستخدم في القسم الثاني ٣٤٣ عاملاً في البناء والنقليات، وفي القسم الثالث ٢٥٠ فاعلاً في البناء والنقليات و٢٣٠ فاعلاً في استحضار البلاست، أما في القسم الآخر من المزيريب فصاعداً فقد اشتغلت العساكر الشاهانية في هذا الأسبوع ١٤٧٠متراً مكعباً من البلاست تعدل ٣١٤٣ متراً مكعباً من التراب قام بها ٤٦٥٠ فاعلاً، وانتهت جميع المقاطع الصخرية لحد الكيلومتر الرابع والعشرين بوساطة فعلة ألغام مأجورين مياومة وبوساطة أفراد بلوك الاستحكام، وتم فرش القضبان الحديدية إلى الكيلو متر الثالث عشر والمتر ٨٥٠ وأعمال تسوية القضبان الحديدية إلى ستة كيلو مترات و٥٠٠ متر، وانتهى حفر بئر الماء الواقعة في الكيلو متر العشرين على عمق ٢٢ متراً وعشرين سم)[117].

إن إيرادنا لهذه التفاصيل في هذه المرحلة من العمل يعود إلى سببين:

أولهما: الاحتفالية التي جرت قبل شهر بتدشين خط السكة في ١٩٠١/٩/١ م.

وثانيهما: لتوضيح دقائق العمل وخطورته وتكاليفه، حيث يبدو حجم العنصر البشري المشارك وحاجاته المادية وبالأخص توفير المياه، ويبدو بوضوح أن عدد الفعلة وهم من العسكريين الذين أخذت الدولة تزيد عددهم كلما احتاج الأمر، كما أخذت توفر لهم الحاجات الطبية والحياتية اللازمة.

حفل التدشين:

سرعت لجنة السكة الحجازية أعمالها بصورة قياسية لتحقيق الإرادة الشاهانية القاضية بتدشين العمل في عيد الجلوس الهمايوني الواقع في ١٩٠١/٩/١م، وقد أوردت البشير وصفاً حياً للاحتفال الذي جرى نهار أمس (١٩٠١/٩/١م) بمناسبة تذكار الجلوس الهمايوني السعيد، وذلك عند الكيلومتر الرابع عشر من سكة الحجاز، وحضر الحفل جميع أعضاء لجنة السكة، وكان من المفترض أن يكون الحفل تحت رعاية حضرة دولتلو ناظم باشا الذي أناب عنه رئيس لجنة السكة سعادتلو محمد باشا، وحضر مع اللجنة كل الموظفين وأكابر المأمورين الملكيين والعسكريين في ولاية سوريا، وأقلهم قطار

١١٦. البشير عدد١٥٠٤في ٢ أيلول ١٩٠١م.

* استخدمت البشير عبارة فاعل وفعلة للإشارة للعمال وهو التعبير المستخدم في بلاد الشام آنذاك.

١١٧. البشير عدد١٥٠٩في ٧تشرين الأول ١٩٠١م.

خاص إلى محل الاحتفال، وذلك بناء على طلب ناظم باشا إلى المسيوشنو Shenot المدير العام للسكك الحديدية، حيث وصلوا إلى المزيريب، وسار بهم القطار على خطوط السكة الحجازية إلى موضع الاحتفال، وكانت المضارب قد أعدت لاستقبال المدعوين[118]، كما كانت سكة الشام قد أعلنت تخفيضاً في أجور الركاب بين بيروت والشام احتفاء بهذه المناسبة[119].

خطوات تحسين العمل:

ومع تسارع العمل بدأ الإعداد لشراء القاطرات والمركبات، وأوردت صحيفة إسطنبول خبراً في منتصف شهر تشرين الأول ١٩٠١م مفاده أن اللجنة العليا لسكة حديد الحجاز اشترت قاطرتين وعشرين مركبة من معامل بلجيكا، وأنها وصلت إلى ثغر بيروت[120]، في حين أجملت جريدة الولاية (سورية الشام) الأعمال الضخمة التي حققتها مسيرة العمل في سكة الحجاز في أسبوع واحد، حيث تبين أن هناك ثلاثة أقسام كما لاحظنا من قبل، وكان حجم العمل في أسبوع واحد هو مطلع شهر تشرين الثاني ١٩٠١ م كالآتي[121]:

٢٦٠٠ متر مكعب في القسم الأول و٢٧٥٣ متراً في القسم الثاني و٢٠٠٠ متر في القسم الثالث، وقام بها ٨٧٦ فاعلاً في القسم الأول، و١٤١٠ في القسم الثاني، و٧٨٥ في القسم الثالث، واستخدم في الأعمال الصناعية والنقليات ١١٠٠ عامل في القسم الأول، و٢٦٤ في القسم الثاني، و٢٥٨ في القسم الثالث، واستخدم في استحضار البالاست ٥٤٢ عاملاً في القسم الأول، و١٢٤ عاملاً في القسم الثالث، أما في القسم الممتد من المزيريب فصاعداً فقد اشتغلت فيه الهيئة الفنية ببعض رسوم فنية في الكيلو متر ٨٨، وتم على قسم الشام ودرعا ١٣٠٦ أمتار مكعبة من البالاست و١١٢٧ متراً مكعباً من الأعمال الترابية بوساطة ٤٤٥٢ عاملا من العساكر الشاهانية، وبلغ ما فرش من القضبان الحديدية حتى الكيلو متر ١٣، وتمت التسوية الترابية من درعا إلى الشام من الحفر حتى الكيلو متر السادس و٥٠٠ متر، كما بلغت أعمال التسوية الحديدية الرفيعة الكيلو متر الثالث عشر و٥٠٠ متر من الكيلو متر الثاني عشر و٤٠٠ متر وانتهى حفر البئر الواقعة في الكيلو متر العشرين)[122].

وزيادة في تفعيل العمل، زار والي ولاية سوريا ناظم باشا موقع الإنشاءات، وقضى أربعة أيام في المواقع متنقلاً[123]، وبالمقابل فقد رفدت الحكومة مواقع العمال بالفنيين المهرة، حيث تم تعيين خمسة من ضباط البحرية بموجب إرادة سنية لإدارة قواطر سكة الحجاز بصفة ميكانيكي مع

١١٨. البشير عدد١٥٠٤في ٢ أيلول ١٩٠١م
١١٩. البشير عدد١٥٠٦في ١٦ أيلول ١٩٠١م
١٢٠. البشير عدد١٥١٠في ١٤ تشرين الأول ١٩٠١م
١٢١. البشير عدد١٥١٠في ١٤ تشرين الأول ١٩٠١م، نحن نفهم من الخبر أن هذا خلاصة للعمل كله وليس لأسبوع واحد مقارنة مع الخبر السابق.
١٢٢. البشير عدد١٥١٠في ١٤ تشرين الأول ١٩٠١م
١٢٣. البشير عدد١٥١٤في ١١ تشرين ثاني ١٩٠١م

أربعة من البحرية ليعملوا وقادين في القواطر المذكورة[124]، ولتحسين وضع الجنود العاملين في السكة، رفع رئيس مهندسي سكة حديد الحجاز تقريراً اقترح فيه إعطاء أجرة يومية لأفراد طوابير الأعمال وبلوك الاستحكام المستخدمين في السكة لتسريع العمل كالآتي:

أن يعطى لكل نفر من أفراد العساكر الشاهانية أجرة قرش واحد عن كل متر مكعب من التسوية الترابية تدفع في نهاية كل شهر لأفراد كل بلوك بنسبة العمل الذي قاموا به، وان يشترك معهم في أخذ هذه الأجرة الطهاة والسقاؤون والنافخون بالبوق التابعون لهذه البلوكات وأن يعد حفر متر واحد من الأراضي الصخرية أو إخراج متر مكعب من الحجر من مقلعه، معادلاً ثلاثة أمتار مكعبة من التسوية الترابية، وكل متر مكعب يستحضر ويصف من البالاست على طول الطريق، يعد بمقام مترين وفرش متر مكعب من البالاست بمقتضى البروفيل على سطح فراش الخط يحسب مترا واحداً، وفرش خط حديدي بطول متر واحد يدخل فيه أيضاً تنظيم القضبان الطويلة وترفيعها ووضع العوارض القصيرة بمقام متر واحد وديسيمترين اثنين وقطع قضيب حديد طويل بدل متر واحد، وثقب القضيب المذكور عوض نصف المتر، ووضع طقم لتبديل الخط وفرشه بمنزلة ثمانين متراً مكعبا من التراب، وعلى هذا يتناول الأفراد المستخدمون فيما سوى الأعمال الترابية استحقاقاتهم على هذه النسبة)[125] وقد أرسل رئيس مهندسي سكة حديد الحجاز تقريره إلى (صاحب الدولة ناظر البحرية الجليلة، وهو عضو في اللجنة العليا للسكة، ونال قبوله، وبذلك بدأ الجنود العاملون في الخط يتناولون أجراً يومياً لقاء كل مهمة محددة تبعاً لما ذكرناه، غير أن الإرادة السنية كافأت الأنفار العاملين بقرش ليصرفه في كل يوم على حاجاته ولوازمه وعينت لجنة لتوزيعها يومياً[126].

ويبدو أن المخاوف من تراجع حجم العمل دفعت إلى تعيين والي إشقودره دولة المشير كاظم باشا، ونقله من الولاية إلى موقع (ناظر على أعمال الخط الحجازي) وتم تحديد مهامه بما يأتي[127]:

١- مشارفة أعمال الإنشاء بنفسه.
٢- مراقبة طوابير الجند المستخدمة في الطريق.
٣- التدقيق في قيود اللجنة السيارة لتسوية الأعمال اليومية.
٤- منع الإجراء والضباط والمهندسين من التراخي والإهمال.
٥- إبلاغ اللجنة الكبرى بجميع ما يتعلق بإنشاء الخط كلياً وجزئياً.
٦- تدقيق البيانات الصادرة من رئيس مهندسي السكة في كل أسبوع والتحقق من مضامينها.

ويفهم من هذا التعيين أن هناك حاجة لزيادة الرقابة وضبط العاملين بشدة ومراقبة الجوانب المالية، ومع ذلك فإن ما وجدناه من متابعات لسير العمل يؤشر على أن الانجاز كان كبيراً عند

---

١٢٤. البشير عدد١٥١٤في ١١ تشرين ثاني ١٩٠١م
١٢٥. البشير عدد١٥١٧في ٢ كانون الأول ١٩٠١م
١٢٦. البشير عدد١٥٤١في ١٧ أيار ١٩٠١م، اشقودرة مدينة ألبانية الآن.
١٢٧. البشير عدد١٥٢٠في ٢٣ كانون الأول ١٩٠١م.

الاحتفال بحفل تدشين السكة الحجازية، وإن التفعيل في الأشهر اللاحقة كان كبيراً بوضع الحوافز المادية والضبط الإداري النوعي، فإن كل هذه المحفزات لم تلغ ضرورة وجود حوافز معنوية كبيرة تمثلت في منح (نوط السكة الحديدية) ضمن نظام خاص.

نوط السكة الحجازية:

نشرت البشير في أواخر شهر كانون الأول ١٩٠١م أوائل سنة ١٩٠٢ م نص تعريب نظام (نوط السكة الحجازية) وهي تؤشر على التحفيز الذي حاولته الدولة بكل الوسائل لإنجاح مشروعها. ونظراً إلى أهمية هذا النظام ودلالاته، فسنورد نقاطه باختصار[128]:

المادة الأولى: يعطى هذا النوط لمن يقوم بخدمة حسنة أو يتبرع بإعانة مالية أو غيرها من الذكور والإناث بالسواء.

المادة الثانية: ينقش على أحد وجهي النوط هذه العبارة:(ميدالية خاصة بأولى الحمية الذين خدموا الخط الحديدي الحجازي الحميدي) وعلى الوجه الآخر الشعار العثماني.

المادة الثالثة : يعلق على الجانب الأيمن من الصدر وتعلقه الرجال والنساء بقدة خضراء، غير أن القدة التي للنساء تكون على شكل زهرة.

المادة الرابعة: يمنح من تشاهد له خدمة أو غيرها في أمر الإنشاء أو بدفع خمس ليرات عثمانية فأكثر.

المادة الخامسة : يعطى النوط المصنوع من معدن النيكل لمن يدفع خمس ليرات عثمانية إلى خمسين، والمصنوع من الفضة لمن يدفع خمسين ليرة إلى مائة، والمصنوع من الذهب لمن يتبرع بأكثر من مائة ليرة، أما الذين يقومون بخدمات حسنة مشكورة، فيمنحون أحد هذه الأنواع على نسبة درجة خدمتهم.

المادة السادسة: متى توفي حامل هذه الميدالية تنتقل إلى أكبر أولاده من الذكور، وإذا لم يكن له أولاد ذكور فلأكبر أولاده من الإناث، ويحق لوارثها أن يعلقها بلا استئذان.

أعمال الإنشاءات (١٩٠٢-١٩٠٨) والإجراءات الإدارية:

أوردت صحيفة (طرابلس)[129] مجموع الأعمال في أيلول ١٩٠٢م كالآتي:

أولاً: قسم الخط إلى قسمين، الأول من دمشق إلى درعا وطوله ١٢٣ كيلو مترا، وأنجز منه ٧٠ كيلو مترا، منها ٢١٢ جسراً ومنفذاً. والقسم الثاني من المزيريب إلى مكة وطوله ١٦٠٠ كيلومترا، وتم منه بالعمليات الترابية والصناعية ١٢٠ كيلو مترا و٩٤ كيلومترا مفروشاً بالحديد، ومنه ١٨٨ جسراً ومنفذاً.

---

١٢٨. البشير عدد١٥٢١في ٣٠ كانون الأول ١٩٠١م، ومن الذين منحوا هذه النوط الذهبية: محمد أفندي عبود وأصحاب السعادة حسن أفندي الحلبوني وطالب أفندي الحلبوني وأبي الخير أفندي الحلبوني لتبرعهم بألف ومئة وخمسين ليرة. المقتبس، عدد ١٥ دمشق الجمعة ١ كانون الثاني ١٩٠٩م.

١٢٩. نقلت البشير هذا التقرير بعددها رقم ١٥٦٠ في ٢٢ أيلول ١٩٠٢م.

ثانياً: يتبع الخط معمل لإصلاح الأدوات والآلات، ومد له خط تلغرافي.

ثالثاً: واردات الخط من الإعانات ٥١ مليونا و٦٣٤ ألفا و٧٨٧ قرشا و٢٩ بارة، أما من المصرف الزراعي والبدلات النقدية التي سمحت بها ولاية سورية ١٠ ملايين و٨٠٣ آلاف و٣٦٠ قرشا و٦ بارات، وبلغ مجموع واردات الخط حتى نهاية تموز ٦٢ مليونا و٤٣٨ ألفا و١٤٧ قرشا و٣٥ بارة.

رابعاً: المصروفات حسب تقدير صحيفة طرابلس هي ٢٩ مليونا و٦٦٧ ألفا و٧٥٣ قرشا و٢٦ بارة بما فيه أثمان الأدوات ومعاشات المأمورين والمستخدمين، غير انه لا يزال توجد أدوات وآلات لم تستعمل بعد تبلغ قيمتها ١٣ مليونا و٦٨٣ ألفا و٣٧٧ قرشا و٢٦ بارة، فإذا أنزلناها من عموم المصاريف فإن المبالغ المستهلكة فقط فتبلغ ١٦ مليونا و٩٨٤ ألفا و٤١٥ قرشا.

خامساً: إذا قسم المبلغ على عدد الكيلومترات المنجزة وهي ١٨٥ كيلومتراً، فتكون تكلفة الكيلو متر ٩١ ألفا و٨٠٨ قرشا؛ أي ٢١,٠٠٠ فرنك تقريباً.

سادساً: المدة التي مضت منذ صدور الإرادة الشاهانية بإنشاء الخط هي سنتان وخمسة أشهر، منها سنة لتهيئة المواد وهذا يعني أن العمل لم يمضي عليه سوى سنة وخمسة أشهر، علما بان عدد العاملين الدائم لا يتجاوز ١٥٠٠ عامل.

سابعاً: استمر استيراد المواد من معمل كوكريل في بلجيكا[130]، وكانت المواد الموصى عليها تصل إلى مليون ومائة ألف مسمار خاص بربط القضبان[131]، و١٠,٠٠٠ طن من الخطوط الحديدية[132]، فإنه تم التعامل مع معمل بلجيكي آخر مطلع عام ١٩٠٢م وهو (بولونة دي دولا مغروواير)[133]، وظل وصول المواد متلاحقا حسبما يبدو من الأخبار.

ثامناً: ازداد عدد العاملين من العساكر الشاهانية في شباط عام ١٩٠٢م من ألف إلى ألفين على أمل أن ينتهي العمل في مد الخط في مدة عام[134]، فإنه حتى شهر تموز عام ١٩٠٢م صدرت توجيهات جديدة بزيادة العدد إلى ٤,٠٠٠ على أمل الانتهاء مع أول أيلول، وهو الموافق لعيد الجلوس الهمايوني[135] وفي ٩ كانون الأول عام ١٩٠٢م تمت إضافة طابورين جديدين إلى الجنود العاملين في الخط الحجازي، وهذا يعني أن العاملين في الخط كانوا من الجنود بغالبيتهم عدا المهندسين والفنيين.

تاسعاً: التزمت ولاية سورية بشراء كسوة الجنود العاملين بالخط، وقد قام دولتلو ناظم باشا والي سورية بجمع أربعة آلاف ليرة عثمانية لشراء كسوة للجنود، كما قام والي ولاية بيروت

١٣٠. البشير عدد١٥٢٦في ٣ شباط ١٩٠٢م
١٣١. البشير عدد١٥٢٢في ٤ كانون الثاني ١٩٠٢م
١٣٢. البشير عدد١٥٢٦في ٣ شباط ١٩٠٢م
١٣٣. البشير عدد١٥٣٦في ١٤ نيسان ١٩٠٢م
١٣٤. البشير عدد١٥٢٦في ٣ شباط ١٩٠٢م
١٣٥. البشير عدد١٥٥١في ٢٨ تموز ١٩٠٢م

بجمع مبلغ مماثل لشراء كسوة الطابورين الجديدين اللذين أضيفا للعمل في أعمال السكة[136].

عاشراً: صاحب هذه الإجراءات محاولات دائمة للتعريف بأهمية الخط في الدول الإسلامية، وصدرت الإرادة السلطانية بطباعة خارطة لسكة حديد الحجاز في المطبعة الإمبراطورية بالأستانة، وتوزيعها في الهند وجاوه ومصر؛ ليطلع عليها المسلمون ويعرفوا فائدة الخط وأهميته[137]، وهي طريقة ذكية لاجتذاب التبرعات منهم.

حادي عشر: يبدو أن الحكومة فاوضت معمل كوكريل في بلجيكا ليقوم بإنشاء جانب من الخط لا تتجاوز نفقته مليون ليرة، ثم يستوفى المبلغ من الدخل، إلا أن المعمل حسبما يبدو لم يوافق لأنه لم يتم اتخاذ أي إجراء، وقد ورد هذا الخبر في جرائد الأستانة في أيار ١٩٠١م[138].

ثاني عشر: وفي شهر نيسان من عام ١٩٠٢م كتبت الثمرات[139]، أن أشغال الكيلومتر ٣٩-٦١ تم تفويضها إلى شركة الخواجه فريج وريك خالدي ودمشقية، من غير أن تتم الإشارة إلى هوية الشركة، وتم إنشاء فرن في قرية الخربة السمرا وآخر في الزرقاء لتقديم الخبز للعمال، كما تم إنشاء فندق ودكان للعمال أيضاً.

ثالث عشر: وبسبب تفويض الشركة بالعمل، فقد تم إنجاز الخط بين عين الزرقاء وقصبة عمان، واحتُفل بتدشين أشغال فتح الخط في يوم الاثنين الموافق ذكرى المولد الهمايوني، حيث تم التدشين برئاسة حضرة دولتلو كاظم باشا ناظر إنشاءات السكة مع عدد كبير من الموظفين[140]، في إشارة لافتة إلى تزايد الإنجاز، ففي موسم الحج إشارت البشير في ٣ شباط ١٩٠٣م إلى أن (ركب الحج هذه السنة أقام في محطة الزرقاء مدة عشرة أيام بدلاً من صحراء المزيريب، وقد نقلتهم قطارات السكة الحجازية من المزيريب إلى الزرقاء مع أمتعتهم، وكانت ستة قطارات تقلهم يومياً إلى أن برحوا الزرقاء)[141].

رابع عشر: شهد عام ١٩٠٣م توسعا واضحا بشراء المركبات والعربات وقد أوردت (الثمرات)[142] وصفا لهذه الإضافات؛ إذ وصلت باخرة بلجيكية مطلع شهر نيسان ١٩٠٣م، وهي تحمل أربعين عجلة (فاكوناً) من عجلات الأمتعة للسكة الحميدية الحجازية وقبلها كانت السفينة (نعمت خدا) أنزلت ١٢ صهريجا للماء يسع كل منها ١٨ طنا مع مستشفى خشبي نقال يستوعب ١٠٠ سرير حديدي يرافق الجنود العاملين بالسكة أينما حلوا، كما أحضرت باخرة ثالثة ٥٠٠ طن من الآلات الحديدية لسحب الماء و١٠,٠٠٠ كيس من الكلس، ووصفت (الثمرات) مركبات الدرجة الثالثة التي أرسلت إلى دمشق؛ إذ إنها عبارة عن غرفة كبيرة مقسمة إلى ستة أقسام

١٣٦. البشير عدد١٥٥٨في ٦ أيلول١٩٠٢م
١٣٧. البشير عدد١٥٢٤في ٢٠ كانون الثاني ١٩٠٢م
١٣٨. البشير عدد١٥٤١في ١٧ أيار ١٩٠٢م
١٣٩. البشير عدد١٥٣٦في ١٤ نيسان ١٩٠٢م
١٤٠. البشير عدد١٥٦٩في ٢٤ تشرين ثاني ١٩٠٢م
١٤١. البشير عدد١٥٧٩في ٣ شباط ١٩٠٣م
١٤٢. البشير عدد١٥٨٩ في ١١ نيسان ١٩٠٣م

بقضبان حديدية، كل قسم يحتوي على أربعة كراسٍ تنار بالكهرباء، وفيها تلفون وفي عجلاتها مقصات تمنع الاهتزاز، خارجها مصنوع من الحديد المدهون، أما داخلها فمن الخشب الصلب، وقد أوردنا هذا الوصف لإعطاء تصور واف لعربات الدرجة الثالثة، في حين، امتازت الدرجات الأولى والثانية والخاصة بخدماتها.

خامس عشر: أصبح القطار يقطع عام ١٩٠٣م (٣٠) كيلومترا في الساعة، لذا أكدت (الثمرات) أن حجاج دمشق سيتمكنون من الوصول إلى الحجاز عند إتمام الخط في مدة ٦٣ ساعة و٢٠ دقيقة، وإذا أضيف إلى ذلك يومان و٨ ساعات و٤٠ دقيقة للاستراحة، فإن المسافر يصل إلى مكة في خمسة أيام بدلاً من ٥٠ يوماً[143].

سادس عشر: أصدرت (نظارة البريد والبرق) أوراقاً بريدية، فيها مناظر للبلاد العثمانية، تؤخذ أثمانها لمصلحة سكة الحجاز[144]، وصدرت الإرادة السنية باتخاذ رسوم جديدة على الرتب الملكية والعسكرية والعلمية، وعلى الأوسمة بأنواعها كلها لتكون موردا للسكة الحجازية[145].

سابع عشر: ورد في تقرير رسمي عن وضع السكة عام ١٩٠٤م، بأن موارد الخط من عام ١٩٠١م وحتى ١٩٠٤م هي: مليون و٣٢٦ ألف و ٣٧٠ قرشا، وأن الباقي منها بأيدي الإدارة ٥٤٥,٧٣١ ليرة، وتم إنجاز ٤٨٠ كيلومترا، يستثمر منها ٣٢٨ كيلومترا، ووصل الدخل من استثمارها ٤,٧٠٠ ليرة عثمانية، وتم في هذه الفترة حفر ٦٠٧ أقنية ومستودعات للمياه، ولدى الإدارة ١٨ قاطرة و٢٣ مركبة للمسافرين و٢٥٥ للبضائع، وبلغت كلفة كل كيلومتر ٤٨٠ حتى الآن ١,٥٩٣ ليرة عثمانية.

ثامن عشر: لم يصلنا أي خبر حتى عام ١٩٠٤م لقطع أية أشجار من غابات بلاد الشام، وفي نيسان عام ١٩٠٤م تمت مخاطبة (ولاية آيرين) للقطع من غاباتها؛ لحاجة الخط الحديدي الحجازي من العوارض، (وأن تسرع في إرسالها إلى الأساكل) أي إلى الموانئ[146].

تاسع عشر: وصل الخط في أيلول ١٩٠٤م، إلى معان، وأوردت البشير أسماء المحطات والمسافات بينها[147]، ونظراً إلى أهمية هذا الخبر ودلالاته فسنورده كالآتي:

محطة القدم:١، محطة الكسوة (٢٠كم)، محطة دير علي (٣٠كم)، محطة مسمية (٥٠كم)، محطة جباب (٦٢كم)، محطة خاب (٦٩كم)، محطة محجة (٧٨كم)، محطة شقرة (٨٥كم)، محطة أذرع (٩١كم)، محطة خربة الغزالة (١٠٦كم)، محطة درعا (١٢٣كم)، محطة نصيب (١٣٦كم)، محطة مفرق (١٦٢كم)، محطة خربة السمرا (١٨٥كم)، محطة الزرقاء (٢٠٣كم)، محطة عمان (٢٢٣كم)، محطة قصر (٢٣٤كم)، محطة لبن (٢٤٩كم)، محطة الجيزة (٢٦٠كم)، محطة ضبعة

---

١٤٣. البشير عدد١٥٨٩ في ١١ نيسان ١٩٠٣م
١٤٤. البشير عدد١٦٠٢ في ١٣ تموز ١٩٠٣م
١٤٥. البشير عدد١٦٠٤ في ٢٥ تموز ١٩٠٣م
١٤٦. البشير عدد١٦٤٣في ٢ نيسان ١٩٠٤م
١٤٧. البشير عدد١٦٨٨في ٢٦ أيلول ١٩٠٤م

(٢٧٩كم)، محطة خان الزبيب (٢٩٥كم)، محطة القطرانة (٣٢٦كم)، محطة الحسا (٣٧٨كم)، محطة جرف الدراويش (٣١٧كم)، محطة عنيزة (٤٤٢كم) وأخيراً محطة معان (٤٦٠كم).

عشرون: ويبدو أن الحاجة إلى إيصال السكة إلى منفذ مائي، دفعت بإصدار إرادة سنية، لربط الخط الحديدي الحجازي بالعقبة[148] على البحر الأحمر، وعلقت البشير قائلة: (ولا يخفى أن المسافة من العقبة إلى معان ٧٥كيلومترا، والدولة العلية تنفق الآن على الكيلومتر من سكة حديد الحجاز ٢,٥٠٠ ليرة، فتكون نفقة فرع العقبة نحو ٣٠٠,٠٠٠ ليرة على أبعد تقدير، وقد صدرت إرادة أخرى بإنشاء محطة تلغرافية في العقبة.

إحدى وعشرون: كان تقدير المهندس الشهير المسيو اوتوفون كاب، المشرف على مد الخط إلى الحجاز، أنه عند قدوم شهر أيار من عام ١٩٠٦م، سيكون الخط وصل تبوك عند الكيلومتر ٦٩٠[149]، ولاحظ نقص المخازن والمستودعات التي لا تتوافر إلا لمحطات دمشق ودرعا ومعان، في حين أن مشكلة نقص المياه حلت بتوفير صهاريج تتحرك على عجلات، واقترح حفر آبار ارتوازية على طول الخط.

اثنتان وعشرون: وتفعيلاً للعمل صدرت إرادة سنية في شهر آذار ١٩٠٦م[150] (آمرة بصورة قطعية) في إيصال الخط الحديدي الحجازي إلى المدينة في نهاية سنة واحدة اعتبارا من هذا الشهر، وتحقيقاً لهذا الأمر. صدرت إرادة سنية جديدة في نيسان ١٩٠٦م، بزيادة عدد الجنود المشتغلين في السكة (حيث يؤخذ ٣,٥٠٠ جندي من الذين أصابتهم القرعة العسكرية من الفيلق السادس المعسكر في ولاية بغداد. ويخصصون لهذا العمل)[151] وقد بلغ عدد الشعب العاملة حسب المناطق في شهر نيسان ١٩٠٦م تسع عشرة شعبة[152].

ثلاث وعشرون: أصدرت (نظارة استثمار الخط العالي الجليلة) أجور النقل على قطارات الخط الحديدي الحجازي إلى شهر أيار ١٩٠٧م[153]، وهي تعرفة تفصيلية دقيقة، أهمها تحصيل عشرون بارة أجرة عن كل كيلومتر من ركاب الموقع الأول، وثماني بارات عن كل كيلومتر من ركاب الموقع الثالث بين محطتي درعا والقدم، وعشر بارات عن كل كيلومتر بين بقية المحطات.

أربع وعشرون: وتحقيقا للإرادة السنية بإنهاء الخط، فقد تابع المشير كاظم إرسال تقاريره إلى (مقام الصدارة العظمى وعضوية قومسيون السكة الحديدية الحجازية) على نحوٍ متتابع. وبين فيها الانجازات بالأرقام والكلفة والجهات العسكرية المنفذة[154] وكانوا من الطابور الأول من آلالاي الرابع والستين، والطابور الثالث من آلالاي الثالث والستين.

---

١٤٨. البشير عدد١٦٩٦في ١٢ نيسان ١٩٠٥م، السنة السادسة والثلاثون.
١٤٩. البشير عدد١٧٣٨في ٢٩ كانون الثاني ١٩٠٦م، السنة السابعة والثلاثون.
١٥٠. البشير عدد ١٧٤٤ في ١٢ آذار ١٩٠٦م، السنة السابعة والثلاثون.
١٥١. البشير عدد ١٧٤٨ في ٩ نيسان ١٩٠٦م، السنة السابعة والثلاثون.
١٥٢. البشير عدد ١٧٦٢ في ١٦ تموز ١٩٠٦م، السنة السابعة والثلاثون.
١٥٣. البشير عدد ١٨٠٦ في ١٨ أيار ١٩٠٧م، السنة الثامنة والثلاثون.
١٥٤. البشير عدد ١٨٠٩ في ١٠ حزيران ١٩٠٧م، السنة الثامنة والثلاثون، وعدد ١٨١٣ في ٨ تموز ١٩٠٧م.

خمس وعشرون: وفي أواخر شهر آب ١٩٠٧م[155] تقرر التحضير لحفل تدشين الخط الحديدي الحجازي، حيث وصل في ٢١ آب ١٩٠٧م أعضاء اللجنة المكلفة، وعلى رأسها صاحب السعادة الفريق جواد باشا والفريق أولو باشا وهما من ياوران الحضرة العلية السلطانية، ومعهما اثنان من أنجال حضرة صاحب الدولة توفيق باشا ناظر الخارجية، للإعداد لحفل التدشين، فنزلوا في دمشق، ثم تحركوا حتى مدائن صالح للتحضير لحفل التدشين الذي تقررت إقامته يوم عيد الجلوس الهمايوني.

ست وعشرون: واستعدادا للافتتاح والعمل الرسمي وتأميناً للطواقم الفنية الدائمة، صدرت إرادة سنية في إرسال (ثلاثة فتيان) من طلبة فن الهندسة الحاصلين على شهادة المكتب الملكي في الأستانة إلى ألمانيا لإتمام تعليمهم هناك[156]، ويبدو في المقابل أن مشكلات إدارية واجهت اللجنة العليا للسكة الحجازية، وأن السلطان عبد الحميد أصدر في أيلول سنة ١٩٠٨م[157] أمراً بإعادة تشكيل اللجنة على أن يكون هو رئيسا لها، وكانت التشكيلة الجديدة مكونة من كامل باشا الصدر الأعظم، وذهني باشا ناظر التجارة والأشغال العمومية سابقا، وعلي حيدر بك من أعضاء شؤون الدولة سابقاً، والجنرال جواد باشا، على أن يكون ذهني باشا مديراً لمالية الخط، واشترط ذهني في كتاب إلى الصدر الأعظم ، أن يجري (فحص حسابات اللجنة السابقة)، في إشارة واضحة إلى أسباب تغيير اللجنة السابقة حسبما نفهم.

سبع وعشرون : وضمانا لأمن خط السكة ، تألفت لجنة لإنشاء فريق من الهجانة لمراقبة السكة وحراستها[158]، ويبدو أن هجمات متلاحقة كانت تتم على خط السكة ، من عشائر الحجاز، التي أحست أن السكة قطعت رزقها في مواسم الحج .

ثمان وعشرون: ومع انتهاء مد خط السكة، فإن والي سورية لم يفقد اهتمامه بالخط، فقد أولاه اهتماما كاملاً لأنه يمر بولايته ، وأرسل إلى نظارة المالية تقريرا وافياً (لما يجب إجراؤه من إصلاحات)[159] في إشارة إلى عدم مواكبة إدارة الخط لطموحات المسؤولين الذين التزموا بالعمل به خطوة خطوة.

حفل الافتتاح :

لم تهتم صحيفة البشير بنقل حفل التدشين، وبالمقابل نجد تفاصيل دقيقة لهذا الحفل الذي نقله وحضره صاحب (المؤيد) علي يوسف، وذلك في أربعة أعداد متلاحقة[160]، وقدم فيه تغطية وافية

١٥٥. البشير عدد ١٨٢٠ في ٢٦ آب ١٩٠٧م، السنة الثامنة والثلاثون.
١٥٦. البشير عدد ١٨٥٩ في ٢٥ أيار ١٩٠٨م، السنة التاسعة والثلاثون.
١٥٧. البشير عدد ١٨٧٦ في ٢١ أيلول ١٩٠٨م، السنة التاسعة والثلاثون.
١٥٨. البشير عدد ١٩٠١ في ٨ آذار ١٩٠٩م، السنة الأربعون.
١٥٩. البشير عدد ١٩٧١ في ٩ تموز ١٩١٠م، السنة الحادية والأربعون، وانظر أيضاً، الاتحاد العثماني عدد ٥٥ في ٨ تموز ١٩١٠م، السنة الثانية،لصاحبها أحمد حسن طبارة.
١٦٠. المؤيد، عدد ٥٥٦٧ في ١٠ سيبتمبر ١٩٠٨م، وعدد ٥٥٦٨ في ١٢ سيبتمبر ١٩٠٨م وعدد ٥٥٧٠ في ١٤ سيبتمبر

للخط، منذ مبدئه في محطة القدم وانتهاء بالمدينة المنورة، ففي فجر يوم الثلاثاء ١٩٠٨/٩/٨م، بدأ الاحتفال بحضور دولة المشير كاظم باشا بالصلاة في الحرم النبوي، ثم التوجه إلى دار الحكومة لأداء رسوم التبريك بعيد الجلوس السلطاني، تم التوجه إلى المحطة خارج المدينة للاحتفال بافتتاح الخط الحميدي، وكان حضور الحفل برئاسة المشير كاظم باشا، والمشير عبدا ومعهما الفريق جواد باشا وحواليهم أمراء العسكرية وكبار الموظفين والأعيان، حيث صدحت الموسيقى بالسلام الحميدي، ثم ألقى فضيلة مفتي الشام دعاءً مناسباً للحضرة السلطانية، ثم ألقى دولة المشير كاظم باشا، خطبة وافية بالتركية، وتبعه شيخ علماء دمشق الكزبري، ثم نجل الشيخ، وخطبة أخرى لعلي بك فهمي كامل، ومحمد أفندي فهمي الرشيدي، وخطبة صاحب المؤيد[161] وانتهى الحفل بموسيقى السلام الملكي وإطلاق المدافع، ثم اتجه الجميع إلى الحرم الشريف؛ لافتتاح (الآلة الكهربائية التي تنير الحرم النبوي) أي أن الكهرباء أنارت الحرم النبوي في نفس يوم الاحتفال بتدشين الخط الحديدي الحجازي، بذكرى الاحتفال بالجلوس السلطاني، وتصادف في زمن وصول تلغراف خاص من الصدارة العظمى بتعيين كاظم باشا واليا على الحجاز في اليوم نفسه.

خاتمة

شكلت صحيفة البشير مصدرنا لهذه الدراسة التي تتبعت خط سكة الحديد الحجازي ، فكرة وتنفيذاً حتى الاحتفاء بتدشينه في المدينة المنورة، وأعطتنا هذه الصحيفة فرصة ممتازة للمتابعة اليومية لإنشاء الخط وتمويله وإدارته، حتى تدشينه يوم ١٩٠٨/٩/٨م وبتفحص مصادرها وتدقيقها، تبين لنا أنها من المصادر المأمونة والوافية، ومع أن لدينا تفاصيل كثيرة لم نوردها بسبب حجم المساحة المحددة المتاحة لنا، فإننا وبعد اطلاعنا على المصادر الصحفية المتعددة ، الموازية للبشير، سنوردها بدراسة موسعة فيما بعد؛ إذ إننا نرى أن تحقيق هذا المشروع على أرض ولاية سورية أواخر أيام الدولة العثمانية، أحدث تغيرات جوهرية تستحق الدراسة والمتابعة بمنهجية عالية.

وخلصت الدراسة إلى أن مد خط السكة في شرق الأردن، لم يتسبب في القضاء على الغابات والغطاء النباتي، وربما عاد هذا التدمير إلى سنوات الحرب العالمية الأولى(١٩١٤- ١٩١٨م) وحاجة الدولة إلى تسيير القطارات والوقود ، كما توصلت إلى تأكيد النقلة الكبيرة التي أحدثتها مرور السكة في الحياة الإدارية والاقتصادية والاجتماعية في بلاد الشام ، عموماً وشرقي الأردن على وجه الخصوص.

١٩٠٨م وأخيراً عدد ٥٥٧١ في ١٥ سبتمبر ١٩٠٨م.

١٦١. المؤيد، عدد ٥٥٦٨ في ١٢ سبتمبر ١٩٠٨م.

The Role of the Press in Documenting the Establishment of the Hijaz Railway (1318-1326/1900-1908): AL-Bashir Newspaper as Source

Hind Ghassan Abu Sha'ar*

ABSTRACT

On the occasion of the first Centennial of the Hijaz Railway, researches need to re-examine the project, comprehensively and fairly. The circumstances under which the Railway was established were marked by political, intellectual, and pan-Arab conflicts, some of which had implications on the project, either through the press or studies between 1900-1910.

Amply aware of such dynamics, this research has chosen to review all press material pertaining to the establishment of the Railway, documenting, studying and assess the various opinions.

Many studies have been conducted on this domain. However, such studies have not inspected all press sources and have not documented the Railway daily records, which carry immense implications. A study which documents all establishment phases, we believe, is a necessity; aiming to make available such details to scholars, and to analyze them.

This study relies on a large number of newspapers and magazines kept in the University of Jordan Archives in both paper and microfilm form, covering the period 1900-1910. Tracing and analyzing such sources, we believe, will present a new documented, analytical study, which will change the traditional image drawn by previous studies. The study relies on Al Bashir newspaper, due to limited size of the study.

Keywords: Press, Documenting, The Hijaz Railway.

---

* Department of History, Al-Albayt University.
Received on 14/4/2009 and accepted for publication on 6/8/2009.